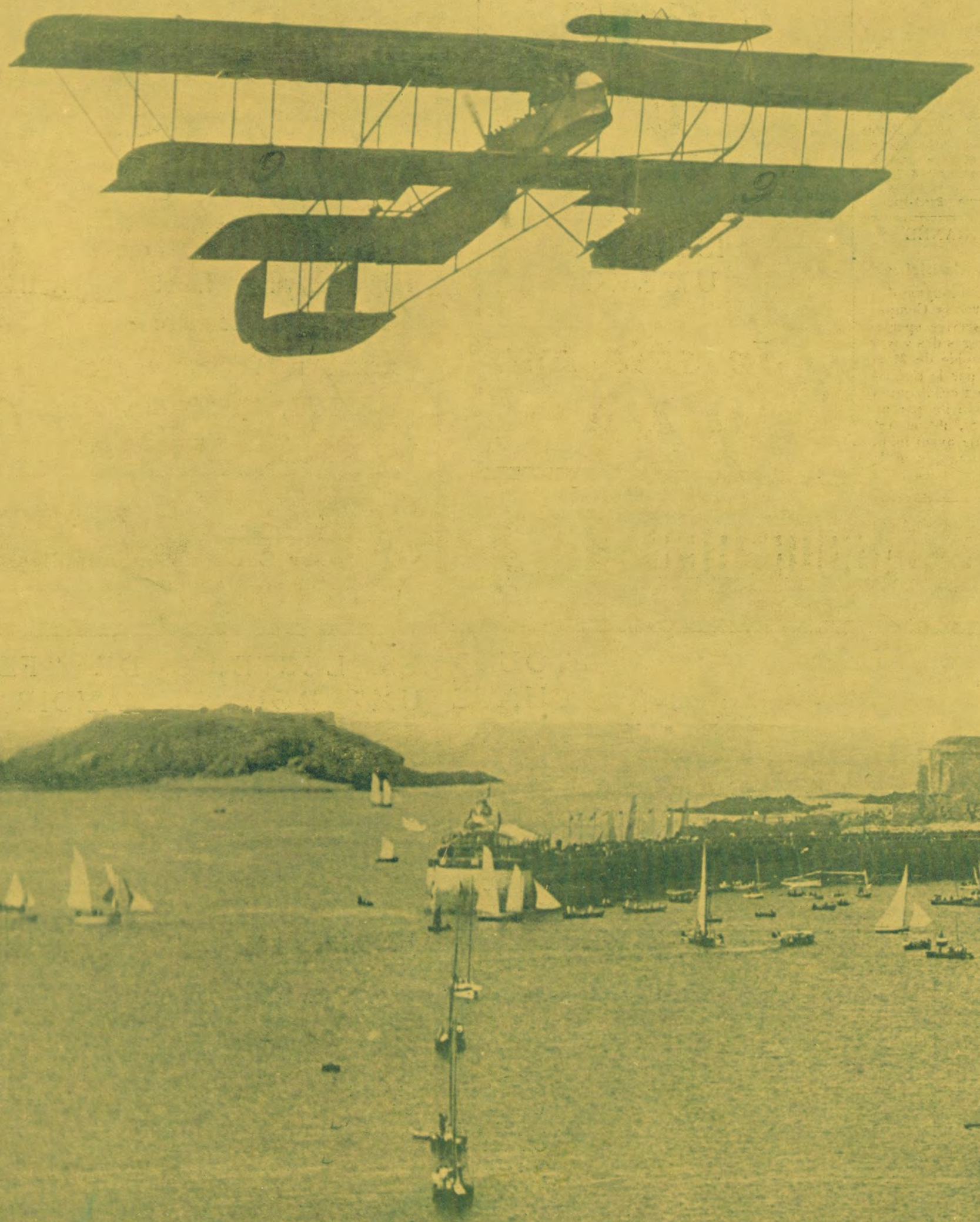
15e Année. N° 727.

EUROPE : 0 fr. 60. — AUTRES PAYS : 0 fr. 70.
TOUS LES SAMEDIS

24 Août 1912.

# VIE AU GRAND AIR



## AVANT LE MEETING D'HYDRO-AÉROPLANES DE SAINT-MALO

**Un concurrent, après avoir évolué au large, rentre à Saint-Malo en passant au-dessus du tombeau de Chateaubriand.**

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **THISBE** ED. PINAUD

CYCLES

**La Française-Diamant**

MOTOCYCLETTES

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION *"breveté"* évitant toute secousse. — Personnel choisi et experimenté.
*Téléphone 818-67*
Adr. Telegraph. DUPONTEUIL-PARIS
Succursale à Berck-Plage

PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

**Service des bagages à domicile**

Depuis le 1er mai, la Société anonyme des Voyages Duchemin, d'accord avec la Compagnie P.-L.-M., a organisé un service spécial de livraison à domicile des bagages des voyageurs arrivant à Paris par le rapide de Marseille à 8 heures du matin et par le *Calais-Méditerranée* à 8 h. 50 du matin ; ces bagages peuvent être transportés à domicile par un surgon automobile dans les 8e, 16e et 17e arrondissements, le matin même avant midi. Ce service a lieu tous les jours, sauf le dimanche, au tarif ordinaire.

## Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

HOMME marié, 36 ans, parlant anglais, allemand, instruit, actif, chauffeur et cavalier, demande place régisseur ou garde particulier propriété. Ecrire Millé, Plomblières, Vosges.

*VOULEZ-VOUS GAGNER*

**1.000**

**FRANCS ?**

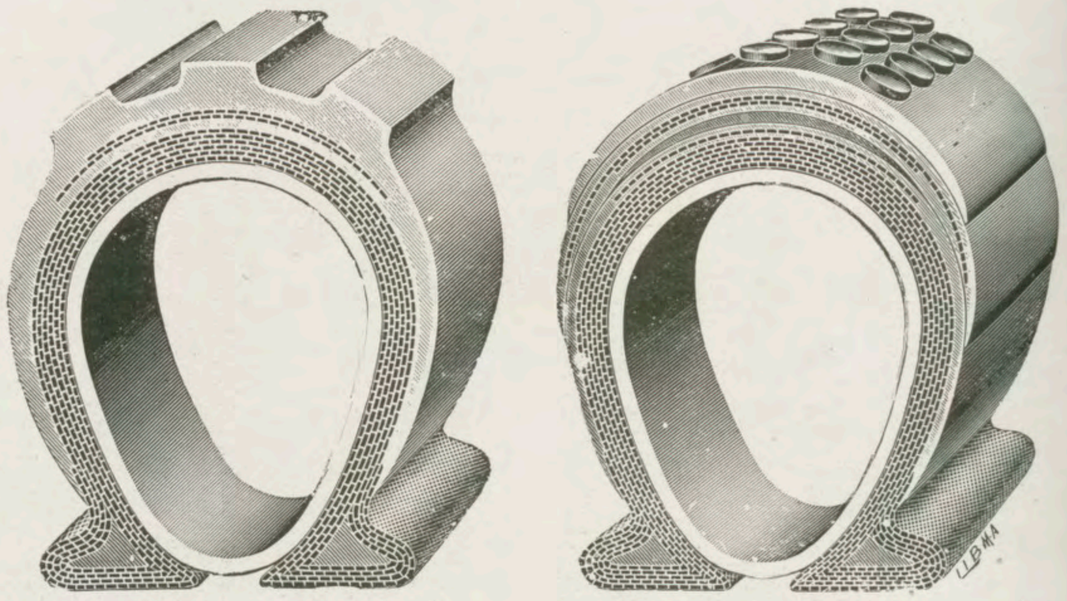
LISEZ LE NUMÉRO

de ***Je sais tout***

**15 Août**

**OBJECTIFS LACOUR-BERTHIOT**

**PNEU LUTETIA**



**Triple nervure "Lutetia"**
**Toile supplémentaire**

**Antidérapant "Lutetia"**
**Gabarit rationnel**

SOCIÉTÉ PARISIENNE DU CAOUTCHOUC INDUSTRIEL

***151, Quai de Javel, Paris*** *(XVe)*

Adresse télégraphique : *Tchouccaou, Paris.* Téléphone : 734-26

**BANDAGES PLEINS "LUTETIA"**

**pour Camions automobiles et Autobus**

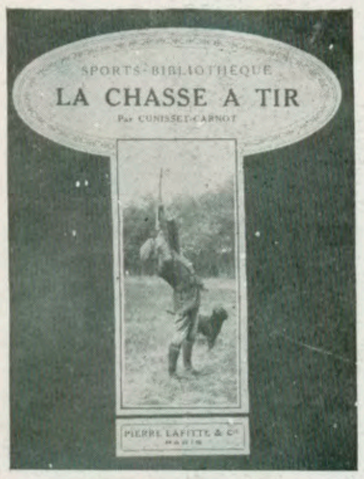
TOUS LES LECTEURS DE "FERMES ET CHATEAUX" DOIVENT AVOIR SOUS LA MAIN LES OUVRAGES DÉJA PARUS DE

# Sports-Bibliothèque

## le véritable Code des Sportsmen

*Dans chaque volume 350 pages de texte et 24 d'illustrations*

"Sports-Bibliothèque" comportera vingt-quatre volumes, dont sont déjà parus :




Spécimen réduit d'un volume de *Sports-Bibliothèque.*
Format réel : 0.15 × 0.20.

**Le Football**
**La Boxe**
**Les Sports d'hiver**
**Le Golf**
**L'Escrime**
**Les Courses à pied et Concours athlétiques**
**L'Équitation et le Cheval**
**Le Cyclisme**
**L'Automobile**
**La Chasse à Tir**
**Les Sports de défense**
**Les Courses de chevaux**
**Le Yachting**
**La Natation et le Rowing**
**La Chasse à Courre**
**La Lutte**
**Le Tir**
**La Conduite en guides**
**La Pêche**
**L'Aéronautique**
**L'Alpinisme**
**Hockey, Tennis, Balles et Boules**
**Sports de Salles et de Jardins**
**Les Exercices physiques**

| | |
|---|---|
| Le volume broché. | **6** frs |
| Cartonné toile.. .. | **7** frs |
| Relié luxe .. .. .. | **10** frs |

La Collection complète : brochée, **130** fr. ; cartonnée, **150** fr. ; luxe, **220** fr.

On peut acquérir la collection par paiements mensuels — Demander le prospectus spécial à la

LIBRAIRIE PIERRE LAFITTE et Cie, 90, Champs-Élysées, PARIS

# La Vie au Grand Air

N° 727 — 24 Août 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger . . . . . 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
*Les abonnements peuvent se payer en deux fois.*

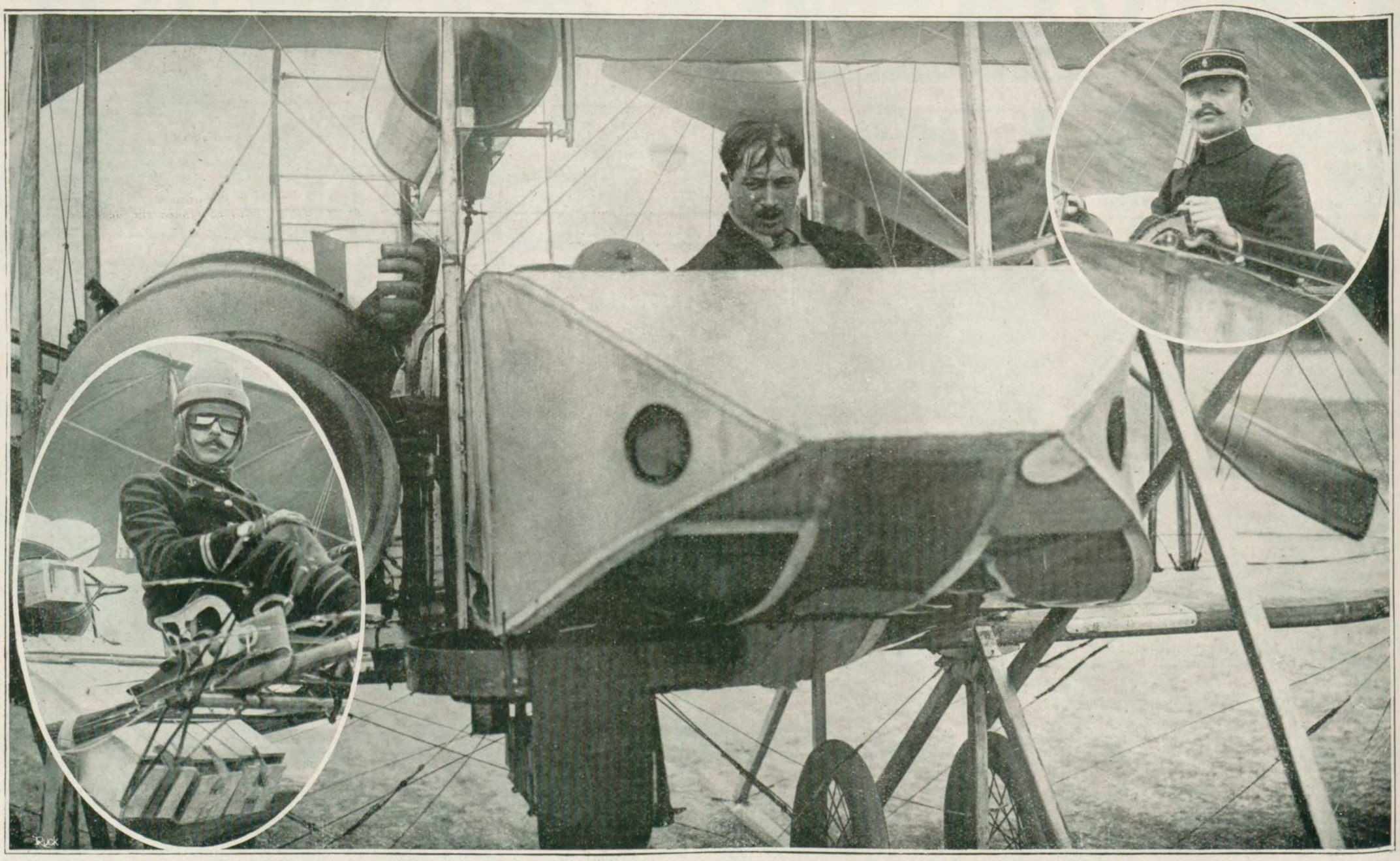
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie. August 24 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
*Liste des primes envoyée franco sur demande.*

AUDEMARS, LE RECORDMAN DE PARIS-BERLIN, A SON DÉPART D'ISSY-LES-MOULINEAUX

**L'excellent aviateur Audemars s'élevait dimanche dernier d'Issy-les-Moulineaux pour tenter la coupe Pommery ; il était chronométré par M. Richard et contrôlé par notre rédacteur en chef, Marcel Viollette, commissaire de l'Aéro-Club. Il atterrissait le soir à Gelsenkirchen, ayant couvert 495 kilomètres. Le lendemain, il arrivait sur son Blériot (hélice Chauvière) à Berlin, à l'aérodrome de Johannistal. En haut, Audemars met un journal sur sa tête pour se protéger du froid.**

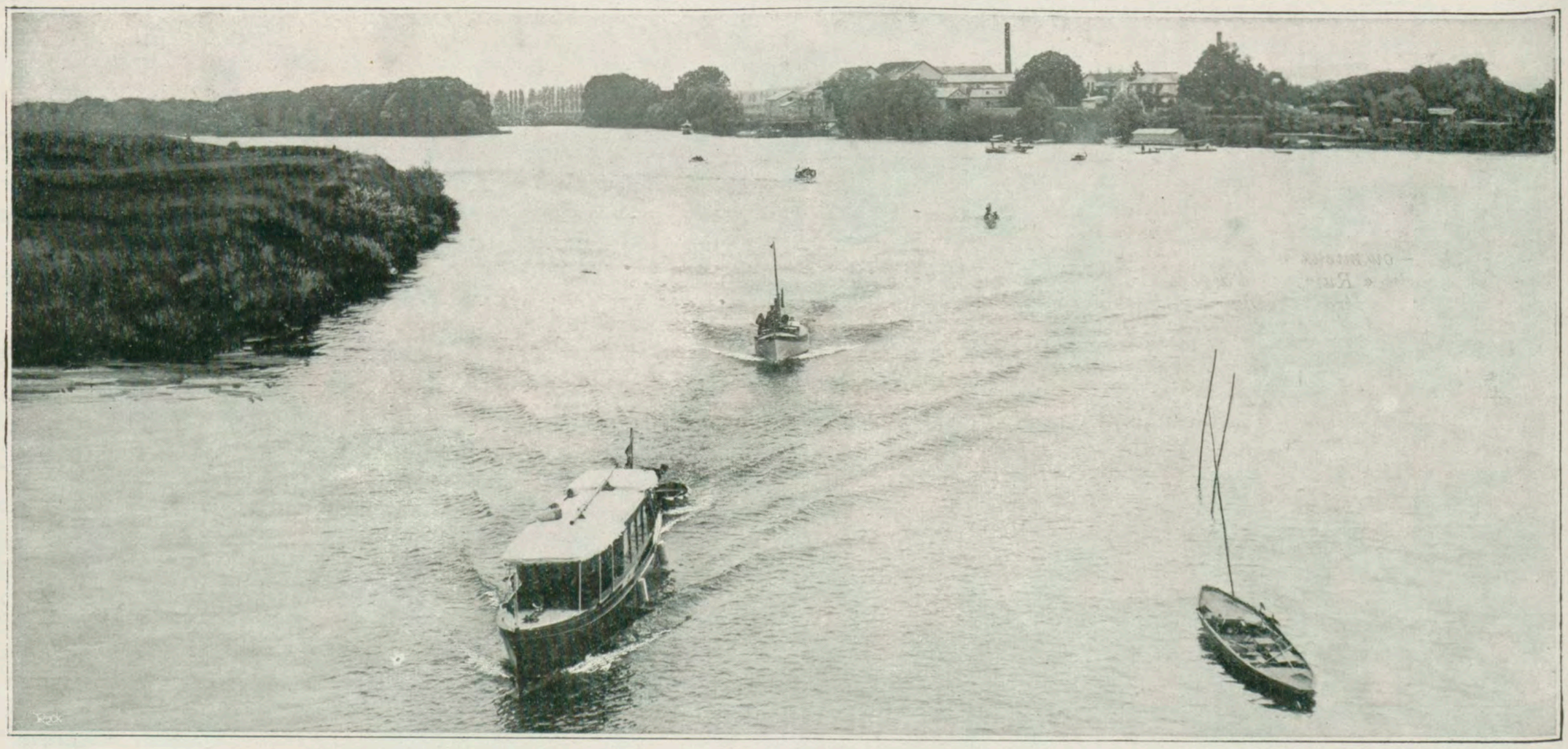
# L'AERO-CIBLE MICHELIN



GAUBERT QUI A REMPORTE LES DEUX PRIX DE 50.000 ET DE 25.000 FRANCS

**Le 15 Août, se terminait à Mourmelon le concours de l'aéro-cible doté d'un prix de 50.000 francs par MM. Michelin. Gaubert, qui avait à son bord le lieutenant américain Scott, s'est adjugé ce prix. Son passager a en effet placé 12 projectiles sur 15 de 200 mètres de haut dans la cible. En haut : le lieutenant Varcin, qui en a placé 7 sur 15. — En bas : le lieutenant Bousquet qui, de 900 mètres, à réussi à lancer 5 projectiles dans l'intérieur de la cible.**

# LA DÉCENNALE DE PARIS A LA MER



LES CANOTS AUTOMOBILES QUITTENT POISSY

**La course-croisière de Paris à la mer, dont le départ a été donné à Poissy le jour de l'Assomption, a, comme toujours, remporté le plus vif succès. La petite flottille de canots automobiles est arrivée au Havre sans incidents, après les étapes traditionnelles à Vernon, Elbeuf et Caudebec. Sur notre photographie, on aperçoit le *Korrigan* à M. A. Leroy, le *Musard II* à M. Giron, et la *Madeleine* à M. Tulles.**

## SOMMAIRE


*Avant le meeting d'hydro-aéroplanes de St-Malo*. Couverture
*Audemars, le recordman de Paris-Berlin, à son depart d'Issy-les-Moulineaux* .. 649
*L'Aéro-Cible Michelin* .. 650
*La décennale de Paris à la mer* .. 650
*Sport d'Empire* .. 651
*Le concours d'hydro-aéroplanes de Saint-Malo* par André Beaumont .. 651
*A Saint-Malo*, par Georges Prade .. 652
*Les Championnats de natation* .. 653
*Le Carnet du sportsman* .. 654
*Les Championnats d'Europe d'aviron* .. 655
*Le meeting d'hydro-aéroplanes de Saint-Malo*. .. 656-657
*Le Polo à Deauville* .. 658
*De Sébastopol à Saint-Pétersbourg*, par le lieutenant Dibousky .. 659
*Les Tabarins de l'atmosphère* par François Peyrey .. 659
*Le Piolet*, par Georges Casella .. 660
*Une réforme nécessaire*, par G. Lefèvre .. 660
*Le Bloc-Notes de la semaine*. .. 661
*Un Yearling de 100.000 francs*, par René Riondet .. 662
*Concours hippiques*, par René Bierre .. 662
*A Deauville*, par Stuart .. 662
*La Grande Semaine de Deauville* .. 663
*Le Grand Prix de Deauville* .. 664
*La France a-t-elle la maîtrise de l'air ?* par François Toché .. 665-666



### AVANTAGES RÉSERVÉS A NOS ABONNÉS

**LE CARNET MULTIPRIMES**

Les abonnés de la *Vie au Grand Air* bénéficient de nombreux avantages réunis en un Carnet dénommé le *Carnet Multiprimes*, où ils sont groupés d'une façon très simple et très claire. Le *Carnet Multiprimes* est adressé contre demande accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0,50 en timbres pour frais divers.

Principaux avantages accordés à nos abonnés :

*A) Economie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro (les abonnés ne paient que 24 francs par an au lieu de 29 fr. 50) 47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50 ;*

*B) Une réduction de prix sur les* Petites Annonces *(voir dans le* Carnet Multiprimes *nos bons de 1 franc à déduire du montant de chaque insertion) ;*

*C) Une prime gratuite à choisir (envoi de la liste spéciale franco sur demande) :*

*D) Les nombreux avantages énumérés au* Carnet Multiprimes *des abonnés des publications Pierre Lafitte et Cie.*

**ABONNEMENTS COMBINÉS**

Tout abonné d'un an à la *Vie au Grand Air* qui souscrira également un abonnement d'un an à *Je sais tout* ou à *Fermes et Châteaux* bénéficiera, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois, s'il le désire, ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

**ABONNEMENTS PAYABLES EN DEUX VERSEMENTS**

A la demande d'un certain nombre de nos lecteurs, nous avons décidé d'accepter désormais le *paiement en deux fois* des abonnements d'un an à la *Vie au Grand Air*. Chaque abonné pourra donc, s'il le désire, nous adresser la somme de douze francs en s'abonnant. La même somme de douze francs sera recouvrée par la poste six mois plus tard. Ces nouvelles conditions de paiement sont valables seulement pour les abonnements *d'un an*.


### PROPOS D'UN SPORTSMAN

*SPORT D'EMPIRE*

*Nous avons gémi, ainsi qu'il sied, sur notre malheur de Stockholm ; nous l'avons expliqué, nous l'avons excusé, nous l'avons glorifié même, nous en drapant comme d'un manteau, superbement. Et en voilà pour cinq années. Nous y repenserons, la veille de Berlin, si nous y allons. Mobilité latine.*

*Il en va — ou mieux il en ira — autrement de l'autre côté du « Ruisseau d'argent ». Là aussi, on a gémi sur le désastre « Olympique » et on continue d'en gémir. Mais prenez-y garde : ce gémissement ne restera pas un vain bruit, il se convertira en acte ; c'est déjà commencé. Aussi bien, depuis que l'Iron Duke, le Duc de Fer, a proclamé que Waterloo avait été gagné sur les « fields » d'Eton, c'est un article de foi pour tout insulaire que la grandeur de l'Angleterre repose sur les muscles de ses fils. Leur échec de Stockholm prend naturellement les proportions d'un deuil national. Et tous sollicitent avec avidité, enregistrent avec piété, commentent avec passion les propos d'un Conan Doyle, hérault de la douleur et de l'espérance populaire, quand dans des interviews, au* Daily Mail, *au* Times, *il trace « le plan de la victoire future » en cinq articles. L'Anglais reste pratique, même dans le rêve.*

*De ces cinq articles, le plus remarqué, chez nous, est celui qui réclame du peuple le sacrifice d'argent, un crédit de je ne sais combien de milliers de livres sterling, en vue d'une préparation savante, méthodique de la jeunesse anglaise ; le plus remarquable, selon nous, c'est celui qui vise la formation d'une équipe d'Empire, unissant dans un même faisceau toutes les forces actuellement disséminées de « l'Angleterre plus grande ».*

*Dans cinq ans, attendons-nous donc à voir « la Petite Ile » avec tous ses enfants, Canadiens, Africains, Australiens, faire bloc contre l'étranger Germain, Latin, Slave ou Yankee.*

*Vainement, jusqu'ici, le génie de M. Joseph Chamberlain avait cherché le trait d'union entre les différentes parties de l'Empire. Ne serait-ce pas le sport ? Pour faire des âmes impériales, le sport vaut bien le Tariff-Reforme et autres Zollvereins !*

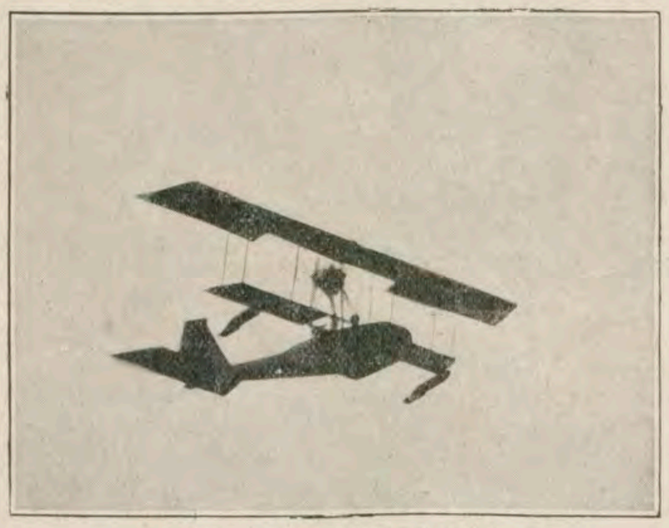
*AVIATION*

# Le Concours d'Hydro-Aéroplanes de St-Malo

## L'avenir est au "canot volant". — Mais le règlement l'empêchera d'avoir le Prix.

Nous voilà arrivés aux trois journées d'aviation maritime de Saint-Malo ; les aéroplanes flottants et les canots volants de toutes formes, de toutes races vont y mesurer leurs ailes.

Le premier jour, ce sera seulement quelques tournoiements au-dessus des rochers, en face de la cité Malouine ; ce sera l'aller et retour entre le port et le rocher de Cézembre, qu'effectuera toute la flottille pour prendre un premier contact avec la mer. Le lendemain, le 25, ce sera la même promenade des mêmes oiseaux de mer tout le long des plages de Paramé, de Dinard, de Saint-Enogat et Saint-Lunaire ; en ligne de file, ils évolueront luttant soit en vitesse, soit en charge enlevée, pour rentrer au port à tire d'ailes. Enfin, le troisième jour, le 26, ce



ANDRÉ BEAUMONT EN VOL.

sera la grande course, l'envolée vers le large, vers l'île anglo-normande de Jersey, en contournant par l'Est le phare de l'île Chausey, pour se reposer au port de Saint-Hélier. Puis, ce sera le retour par le même trajet, au-dessus de la grande mer, non loin du Mont Saint-Michel tout le long de la côte d'Emeraude aux lames vertes, aux courants violents et traîtres, aux longues plages d'or, coupées de noirs et sinistres rochers. Quel spectacle de féerie pour le pilote et ses passagers ! Mais tout cela, à condition que le temps veuille bien se prêter à la fête ! Car les oiseaux humains ont beau être prêts à affronter la mer en face, celle-ci est une rude gaillarde qui ne se laisse pas faire, et il faut savoir la prendre pour ne pas être sa victime, dès le premier contact.

Quant au règlement qui régit les concurrents dans cette compétition d'un nouveau genre, il en a été parlé déjà à cette même place, à deux reprises différentes, et à vrai dire, il a été quelque peu critiqué, nous n'y reviendrons donc pas. « Les jeux sont faits, rien ne va plus ! »

Toutes les grandes maisons qui construisent des hydro-aéroplanes seront représentées à cette manifestation sportive, point de départ réel d'une deuxième branche de l'aviation, d'une branche de l'aviation qui est vraisemblablement appelée à en devenir la branche maîtresse, car la mer, les rivières, les lacs, l'eau d'une façon générale, offrent à l'homme le plus merveilleux des laboratoires aériens pour les expériences nouvelles, et, d'autre part, elle constitue l'aérodrome le plus vaste, le plus uniforme et le plus continu qu'il soit possible de rencontrer sur notre globe. Ce sont, dans l'ordre de tirage au sort, les maisons Robert Esnault-Pelterie (pilote Molla), Astra-Train (pilote Train), Nieuport (pilote C T. Weymann), Sanchez-Besa (pilote Jean Benoist et Rugère), Borel (pilote Marcel Chambenois), Donnet-Lévêque (pilote André Beaumont), Deperdussin (pilote Guillaume Busson), Maurice Farman (pilote Eugène Renux), Astra (pilote René Labouret), Paulhan (pilotes: Barra et Mollien).

Toutes ces « firmes » n'ont certes pas abordé le problème de l'aviation maritime en se plaçant au même point de vue. La majorité d'entre elles a simplement adapté le type ordinaire d'aéroplane qu'elle construisait déjà, à son rôle d'oiseau de mer en remplaçant les roues par des flotteurs de formes, et de dimensions diverses.

Au contraire, les autres ont d'abord constitué un flotteur central, représentant un canot, ou même ont construit de toutes pièces un véritable canot, comme dans la marque Donnet-Lévêque, et lui ont ensuite donné des ailes. Sans vouloir préjuger des qualités plus ou moins supérieures de l'un ou l'autre système, nous retranchant prudemment derrière la consécration de l'expérience qui en sera faite à Saint-Malo, nous pouvons cependant affirmer d'ores et déjà que cette deuxième solution paraît se prêter davantage au rôle que l'on veut faire jouer à l'oiseau marin, et qu'en tout cas, par l'élégance de sa forme et par le confort du pilote, la solution du « canot volant » est indiscutablement la plus séduisante.

Certains constructeurs pensent que le flotteur n'est que la partie accessoire de l'appareil, et qu'on peut lui donner grosso-modo la forme adéquate à un envol plus ou moins rapide ; l'hydro-aéroplane est considéré par eux comme un aéroplane ordinaire, doté simplement de la facilité de se poser sur l'eau ou d'y prendre son essor.

Telle n'est pas ma façon de penser ; et si l'on veut faire de l'hydro-aréoplane un instrument de sport, si l'on veut ouvrir aux jeunes gens avides d'émotions nouvelles un tourisme élégant, rapide et sûr, il vaut mieux considérer l'hydro-aéroplane comme un engin, aussi bien destiné à glisser à perte de vue et à longueur de journée sur les lacs, les rivières et la mer calme avec faculté instantanée de sauter par-dessus un pont, une barque, une écluse ou un barrage, que comme l'oiseau aquatique astreint pour faire de la route, à battre constamment des ailes. Et, en effet, ce qui n'a qu'un inconvénient insignifiant pour l'oiseau, est au contraire un inconvénient majeur pour l'homme, car le danger, même réduit au minimum sur l'hydro-aéroplane qui se contente de survoler l'eau, subsiste quand même ; tandis que dans l'hydro-aéroplane ailé, le risque diminue au point de disparaître complètement. D'autre part, du fait d'hydroplaner une rivière au lieu de la survoler, la vitesse obtenue n'en est guère amoindrie ; au lieu de 120 kilomètres à l'heure on se contentera de faire du 100 kilomètres, et au lieu de faire du 100 à l'heure, on glissera à une allure encore acceptable de 85 kilomètres, suivant le moteur employé ; le voyage n'en a pas moins un agrément incontestable, parce qu'il sera accompli avec confort et sécurité, et quel sport délicieux, quelles sensations nouvelles et indéfinissables que celle du pilote effleurant à tire d'ailes la surface tranquille d'une rivière, comme le matin-pêcheur un beau soir d'été, avec la possibilité, par un léger coup de volant, de s'élever à la hauteur choisie au-dessus de sa route liquide, pour en franchir les obstacles !

Seule une forme judicieuse du flotteur employé par l'hydro-aéroplane permet une pareille maniabilité de l'engin ailé, seul, le canot volant peut se permettre de ricocher sur le clapotis de l'eau, méprisant les joncs et les herbes aquatiques, s'accommodant aussi bien des marais que des prairies inondées, que de la rivière au courant violent et coupée de rapides ou du fleuve tropical, au cours lent, large et majestueux.

L'avenir semble donc devoir appartenir à la coque munie d'une ou deux paires d'ailes, mais que sera le présent ? Quel sera le vainqueur de la flottille qui est déjà prête à Saint-Malo à s'attribuer fièrement la souveraineté de la mer ?

Les envols et les reprises de contact avec l'eau sont réduits dans cette circonstance au strict minimum, et avec juste raison, car les hydro-aéroplanes sont encore des enfants, quoique des enfants d'une belle venue, et leurs qualités maritimes seront peu mises à contribution. C'est donc sur leurs qualités de vol qu'ils seront jugés et classés. De plus, le règlement avantage dans une grande proportion les porteurs de poids lourds, quelle que soit leur vitesse. Il y a donc tout lieu de prévoir que ce sera un hydro-aéroplane du type Maurice Farman, ou Astra, avec leur quatre ou cinq passagers qui l'emportera, sur les rapides monoplans, ou sur les légers et non moins rapides biplans.

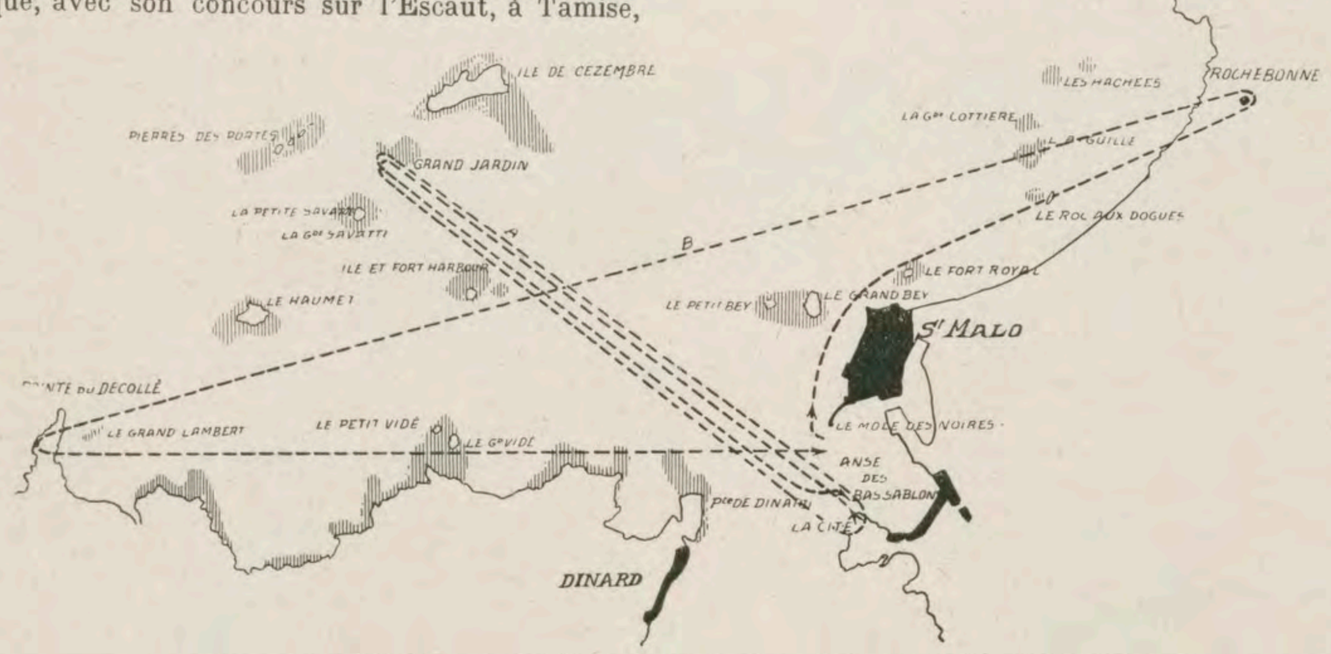
Quant aux appareils à flotteur central ou à coque centrale, appareils se rapprochant plus spécialement des qualités marines demandées aux hydro-aéroplanes, les appareils du genre Train, Paulhan ou Donnet-Lévêque, nous les départagerions volontiers en donnant la préférence au Donnet-Lévêque muni d'une véritable coque de canot, s'il ne se trouvait fortement handicapé par son pilote.

André Beaumont.

# A Saint-Malo, volons sans naufrage !

## Rapide coup d'œil sur les hydro-aéroplanes et leurs pilotes.

L'HYDRO-AÉROPLANE est réellement « l'engin de 1912 ». Né à Monaco en avril, voilà qu'il affiche déjà, et à juste titre, des prétentions universelles. Un peu partout, il règne sans conteste. L'amirauté anglaise lui a fait l'honneur de ses dernières grandes manœuvres. Et pour que l'amirauté anglaise condescende à retirer quoique ce soit de l'intérêt qui doit se concentrer sur les navires de Sa Gracieuse Majesté, il faut réellement qu'elle pressente un grand avenir. Les meetings d'hydro-aéroplanes remplacent peu à peu ceux d'aéroplanes. On vole sur l'eau désormais à moins de frais et avec moins de dangers. Après Monaco, qui eut la tâche glorieuse des révélations, successivement la Belgique, avec son concours sur l'Escaut, à Tamise,




LA CARTE DES COURSES DES 24 (TRAJET A) ET 25 AOUT (TRAJET B) A SAINT-MALO.

*Les grisés indiquent les endroits où, par suite de la présence de roches à fleur d'eau, il serait dangereux pour les aéroplanes de venir se poser.*

Evian, Aix-les-Bains, Boulogne-sur-Mer, eurent ou vont avoir leurs expériences, et l'Automobile-Club de France, qui fut souvent plus mal inspiré, a eu l'excellente idée de réserver cette année son expérience aéronautique à un concours d'hydroplanes qui se déroulera en trois journées sur les eaux de Saint-Malo et Dinard et dont la pièce de résistance doit être une course Saint-Malo-Jersey et retour.

Nous ne reparlerons pas du programme. Il a été discuté ici même par Beaumont, qui est aujourd'hui l'un des concurrents les plus en vue de l'épreuve. Tout au plus, peut-on trouver la croisière sur Jersey un peu risquée pour des débuts. La distance est, par elle-même, assez grande, près de 90 kilomètres, soit, aller et retour, près de 100 milles marins, et de plus, ces parages sont assez mauvais. C'est à Granville que l'on constate les plus hautes marées du globe et il se produit entre les îles où Victor Hugo a placé le cadre même des *Travailleurs de la Mer*, un prodigieux labeur matériel. Ça n'est pas à coup sûr l'endroit rêvé pour être en panne, mais il y aura des torpilleurs et des contre-torpilleurs et il faut espérer que tout ira bien.

### Ce qu'est un hydro-aéroplane.

Avant de passer à la description des appareils engagés, il est utile de revenir en quelques mots sur ce qu'on appelle un hydro-aéroplane.

La définition que nous en donnions à Monaco est celle d'un appareil qui, par ses propres moyens, peut s'envoler de la surface de l'eau et y revenir. Tout le reste est en effet accessoire. C'est là que gît le problème à résoudre.

Tout le monde sait aujourd'hui comment s'envole un aéroplane ordinaire. Il est porté sur un chariot léger muni en général de deux roues ou de deux ensembles de roues, placées de front. L'appareil court avec une rapidité très grande, de façon à produire sous ses ailes une pression suffisante pour lui permettre de flotter dans l'air, de se sustenter. A ce moment, l'appareil « décolle » et vole. Le pilote braque son gouvernail de profondeur de façon à ce que l'engin monte et s'élève au-dessus du sol.

Pour revenir à terre, le problème est analogue et contraire, au lieu de chercher à obtenir en roulant la plus grande vitesse possible pour voler, on cherche à obtenir en volant la plus faible vitesse possible, pour toucher terre et y rouler sans danger, et s'arrêter assez vite, avant tout obstacle. Pour l'hydro-aéroplane, le problème sera le même, en principe, mais c'est sur l'eau qu'il doit partir, c'est sur l'eau qu'il doit se poser. Quelques difficultés vont s'évanouir ; d'autres vont surgir : tout d'abord, la difficulté d'obtenir une vitesse suffisante. L'automobile la plus rapide du monde a fait du 220 à l'heure, le canot le plus rapide, du 74 à l'heure. L'hydro-aéroplane devra donc avoir sur lui, pour prendre contact avec l'eau, des canots ou flotteurs d'un type assez étudié pour lui permettre d'atteindre et même de battre le record du monde de vitesse sur l'eau, et c'est déjà un problème. Reste le retour à l'eau. Ici, nous n'avons pas à craindre d'être gênés par l'espace, en général du moins, mais sur le sol on roule, et l'on s'arrête très lentement. Dans l'eau, on rentre, et le freinage est brutal, l'eau étant incompressible. D'où le capotage à craindre. Il faut donc trouver des flotteurs qui se « déjaugent » peu à peu, c'est-à-dire sortent peu à peu de l'eau, au fur et à mesure qu'on augmente la vitesse, et en sortant ainsi diminuent leur surface de frottement, c'est-à-dire leur résistance, et permettent, à puissance égale, d'atteindre la vitesse nécessaire pour créer sous les ailes qui portent sur l'air une force suffisante pour soulever l'appareil et le faire voler. Et il faut qu'au retour ces flotteurs ne se « rejaugent », c'est-à-dire ne s'engagent dans l'eau, que peu à peu, afin de créer peu à peu une résistance croissante assez forte pour freiner l'appareil et l'arrêter, et assez progressive pour ne pas transformer ce freinage en capotage, comme il arrive à quelqu'un qui court et qu'on arrête par les pieds.

Voilà le premier point. Si l'on y ajoute qu'un appareil a une certaine longueur, et qu'il faut prévoir à côté de ces flotteurs de travail, placés en général à l'avant, des flotteurs d'équilibre où se pose l'arrière du fuselage quand il est horizontal, afin qu'il ne vienne pas heurter l'eau et s'y détruire, on aura résolu la question de l'équilibre longitudinal.

Reste l'équilibre transversal qui se complique du fait que sur mer, avec les vagues, il peut y avoir dénivellation, et il faut donc empêcher l'appareil de venir heurter une vague vers l'extrémité de l'aile qui s'y détruirait. On résout en général cette question, soit avec un flotteur central sur lequel l'appareil est en équilibre et auquel on adjoint deux petits flotteurs auxiliaires placés à l'extrémité de chaque aile et qui ne touchent l'eau que si l'appareil s'incline par trop ; soit, au contraire, avec deux flotteurs centraux assez éloignés l'un de l'autre pour que rien, à gauche et à droite, ne se trouve en porte à faux, et ne puisse toucher l'eau, du moment que les deux flotteurs restent à la surface. Simple question de calcul de l'éloignement des deux centres entre eux et du bout de chaque aile,

Je m'excuse de cette digression un peu longue, mais elle est vraiment nécessaire pour qu'on puisse aisément comprendre la description sommaire que nous allons donner des appareils engagés à Saint-Malo. C'est en posant bien d'abord les données du problème que l'on peut saisir, apprécier et comparer la valeur des diverses solutions.

### Les appareils du meeting.

Douze concurrents dont deux Triads Paulhan et deux Sanchez Besa sont engagés, cela nous donne dix types d'appareils.

Trois d'entre eux sont déjà connus, et ont fait leurs preuves à Monaco. Les appareils ne diffèrent que par des points de détail de ceux que nous vîmes là-bas. Tout d'abord, l'un des grands triomphateurs, le Maurice Farman de Renaux. C'est le biplan militaire de 20 mètres d'envergure, avec deux larges flotteurs de front sous le pilote à l'avant. On a rétabli le troisième flotteur arrière qu'on avait supprimé et sur lequel repose le plan d'arrière et les gouvernails latéraux. Cet appareil a enlevé cinq passagers à Monaco. Renaux est sinon le meilleur, au moins l'un des meilleurs pilotes du monde, et il est le grand favori de l'épreuve. Le fait que Henri Farman, vainqueur à Monaco, a laissé cet appareil porter seul les couleurs de la maison est caractéristique ; moteur 100 HP Renault en V.

Le Sanchez Besa est le 16 mètres métallique de Monaco ; lui aussi, ses flotteurs sont des catimarans, c'est-à-dire des canots qui vont en s'effilant. Deux de front, sous le pilote, assez éloignés l'un de l'autre, petit flotteur de sécurité à l'arrière. L'appareil ne fut prêt qu'à la fin du meeting, et se comporta bien, mais un flotteur creva en heurtant une bouteille, l'appareil s'enfonça doucement, sans dommage, et fut repêché. On a cloisonné depuis les flotteurs. Benoit est très bon pilote, Rugère aussi et le Sanchez Besa porte une des meilleures chances du meeting.

Les deux Triads Paulhan-Curtiss sont de petits biplans de 24 mètres carrés de surface, pesant 400 kilos, aussi rapides et aussi maniables que des monoplans. Flotteur central avec trois quilles longitudinales pour garder l'équilibre transversal, et deux petits flotteurs à l'extrémité de chaque aile. Barra est un des plus brillants spécialistes de l'hydro et Mollien, bon pilote, marche sur ses traces ; moteur 80 HP Curtiss en V.

Passons aux appareils nouveaux :

Voici l'Astra-Wright de Labouret, c'est un biplan du type ordinaire de l'Anjou, avec longue queue, muni d'un moteur de 100 chevaux, et ayant trois flotteurs, deux de front à l'avant, un à l'arrière, moteur 100 HP Renault en V.

Tout différent est le second champion de l'Astra, l'Astra-Train ; Train le populaire mécanicien-pilote se remet en ligne pour la première fois depuis le Circuit européen. Son monoplan bien connu, métallique, avec le pilote sous les ailes, repose sur un flotteur unique en forme de T majuscule couché ainsi — ⊢ —, chaque branche du T assurant un des deux équilibres ; à l'arrière un petit flotteur auxiliaire, amortisseur. Train, pilote excellent et mécanicien hors ligne, pilote lui-même l'appareil.

Busson, pilote adroit et audacieux mènera le monoplan Deperdussin : c'est un trois places, type du Concours militaire avec un 80 HP Gnôme, comme le monoplan Train. L'appareil a trois flotteurs, deux de front à l'avant, un à l'arrière !

Le Borel de Chambenois est le monoplan du type classique avec 80 HP Gnôme. Trois flotteurs comme le Deperdussin, deux de front à l'avant, un à l'arrière.

Le Nieuport de Weymann, l'extraordinaire pilote gagnant du Concours militaire et de la Coupe Bennett, est un appareil spécial, dans lequel le pilote est abrité derrière une glace. On avait d'abord étudié avec Delage à Menton deux flotteurs centraux. Puis on a essayé les hydroplanes à redans dont le dessous de coque présente ce profil ⎽⎽⎽⌐‾ et qui ont donné d'excellents résultats, comme les canots-automobiles. Moteur 80 HP Gnôme.

Le Rep de Molla est un monoplan du type classique avec les trois flotteurs Fabre, analogues à ceux du Caudron de Monaco.

Les autres flotteurs, sauf ceux du Nieuport et du Sanchez-Besa ont été établis par M. Tellier, et le Train a des flotteurs Tellier, licence Fabre, qui associent les noms de deux brillants ingénieurs.

Enfin, il est un appareil tout à fait nouveau comme principe, mais qui a déjà fait ses preuves brillantes. C'est le Donnet-Lévêque de Beaumont. Le héros de 1912, officier de marine, est venu naturellement à l'hydro. Mais il n'a pas un aéroplane à flotteurs. C'est un canot léger, sorte de canoë où se tient le pilote, au-dessus duquel sont deux plans porteurs, un vrai canot volant ; deux petits flotteurs auxiliaires protègent, comme dans le Paulhan-Curtiss, chaque extrémité du plan inférieur.

On le voit, l'uniformité n'est pas de rigueur, chacun a travaillé, chacun espère triompher. A la mer de dire le dernier mot.

GEORGES PRADE.

## PETITE CORRESPONDANCE

LÉON DESCOUTURES, *rue de Versailles, Limoges.* — Nous poserons votre question dans notre prochain *Petit Dictionnaire Sportif*.

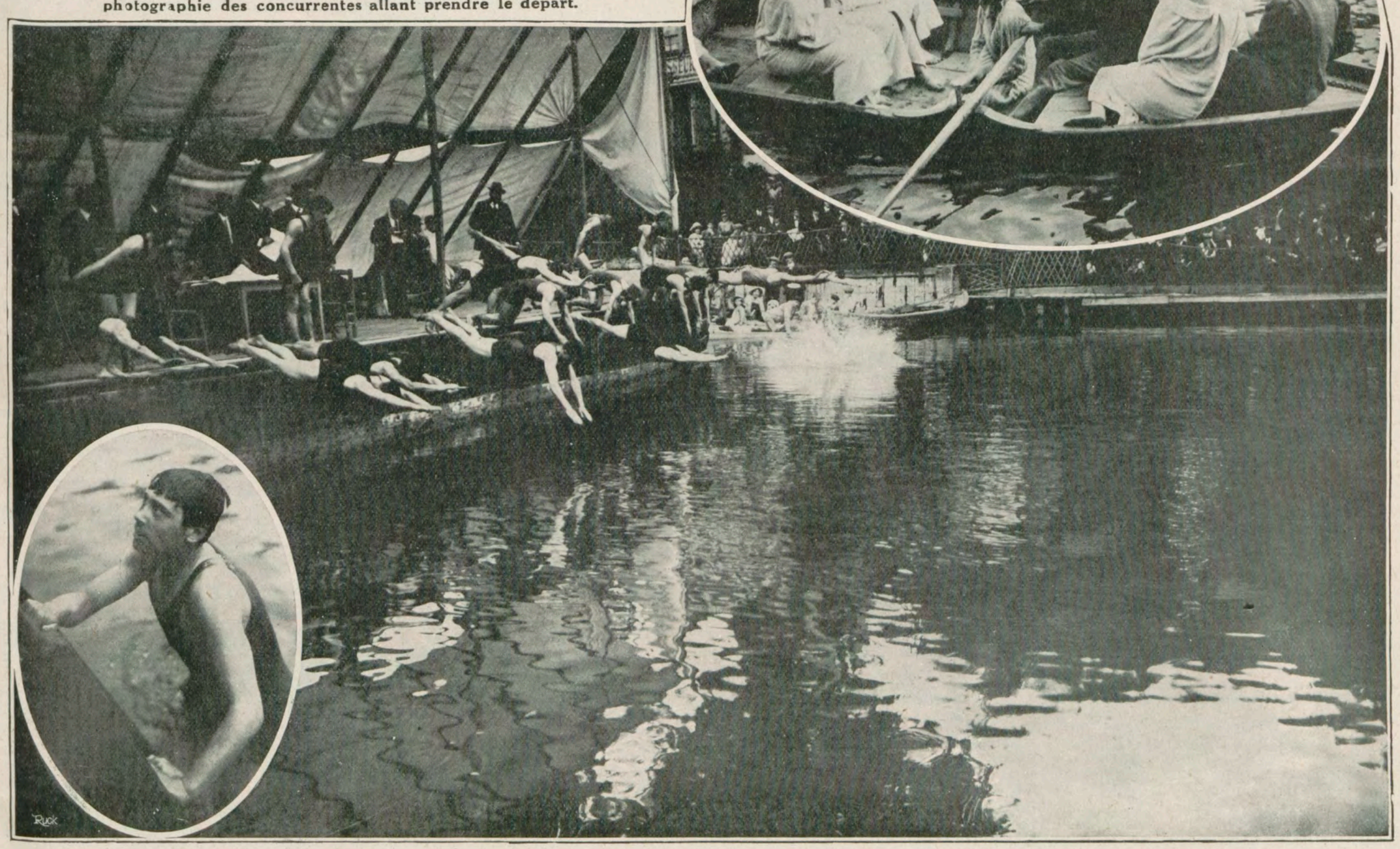
VICTOR LAMOTHE, *membre du Club de l'Aviette.* — Envoyez-nous une photographie de votre appareil.

LUCIEN ROUSSEL. *12, rue Fabrot, Aix-en-Provence.* — Il existe déjà un système de débrayage analogue au vôtre.

# LES CHAMPIONNATS DE NATATION

LE DÉPART DU CHAMPIONNAT DE L'HEURE

**Dimanche dernier, se sont disputés, dans le bassin de Joinville-le-Pont, les championnats professionnels de natation. — Un handicap couru sur 200 mètres a mis aux prises nos meilleures nageuses. Nous donnons en médaillon une photographie des concurrentes allant prendre le départ.**



PENDANT LA COURSE DE L'HEURE

**La course de l'heure a réuni vingt concurrents, le favori Bonnet ne s'était pas présenté au départ. Dès le début, Belot et Michel prenaient la tête, ils nageaient longtemps de compagnie, mais, peu avant la fin, Belot se détachait et gagnait de 30 mètres, couvrant 3 kil. 220 dans l'heure. En médaillon: Belot après sa victoire.**

# LE CARNET DU SPORTSMAN

## CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 25 AOUT. — *Aviation.* — Saint-Malo: (Meeting d'hydro-aéroplanes).

DIMANCHE 25 AOUT. — *Aviron.* — Francfort; (Match Paris-Francfort).

DIMANCHE 25 AOUT. — *Hippisme.* (Courses à Dieppe).

DIMANCHE 25 AOUT. — *Cyclisme.* — Buffalo : Course du Bol d'Or.

LUNDI 26 AOUT. — *Aviation.* — St-Malo: (Course d'hydro-aéroplanes Saint-Malo-Jersey-Saint Malo).

MARDI 27 AOUT. — *Hippisme.* (Courses à Dieppe).

JEUDI 29 AOUT. — *Hippisme.* (Courses à Dieppe).

VENDREDI 30 AOUT. — *Hippisme.* (Courses au Tremblay).

### André Beaumont explique son accident de Boulogne-sur-Mer.

Mon cher Jocker,

Voici les circonstances dans lesquelles j'ai eu mon accident en hydro-aéroplane à Boulogne:

Toute la journée, le temps avait été très mauvais: fort vent 10 à 12 et 15 m. et pluie abondante. Vers midi, le ciel est moins chargé de pluie, mais gris tout de même. Pressé de terminer mon voyage (les coups de téléphone de Londres se succédaient de demi-heure en demi-heure), malgré la mauvaise apparence du temps, je décidai de partir. Toute l'après-midi, mes mécaniciens mirent la dernière main à mon appareil, et à 4 h. 30 je m'embarquai dans mon canot volant dans l'endroit de Boulogne appelé « port en eau profonde ».

Je fis mettre le moteur en marche et m'élevai en une trentaine de mètres malgré le clapotis et le fort vent debout. Je gagnai rapidement une dizaine de mètres de hauteur et, surpris de l'aisance avec laquelle je me maintenais dans ce vent et de la facilité avec laquelle je prenais de la hauteur, mis en confiance trop grande, *j'eus l'imprudence* de faire un brusque virage et de prendre le vent arrière à très faible hauteur. Naturellement, mon appareil fut plaqué violemment à plusieurs reprises en courant sur l'eau à une vitesse de 120 à 130 à l'heure en tapant brutalement, et l'avant de ma coque fut coupé en deux, ce qui permit le capotage, qui est impossible à produire en temps ordinaire dans cette sorte d'appareil.

Retourné doucement sous ma coque, qui formait cloche d'air étanche et bien abritée, j'aurais pu y rester longtemps si je n'avais été pressé de rassurer les personnes qui avaient assisté à mon essai. Aussi je montai debout sur le dos de mon canot et agitai les bras vers le rivage.

Il est incontestable qu'une pareille imprudence sur terre m'aurait coûté la vie, mais l'eau est un milieu tellement bien adapté au rôle d'amortisseur naturel qu'on lui fait jouer en aviation aquatique, qu'on est tout de suite mis en confiance et que je retire de cette aventure l'impression qu'il est bien plus difficile d'avoir un accident sérieux sur l'eau, même agitée, que sur le meilleur des champs d'aviation.

Le seul ennui que j'en éprouve est l'interruption forcée d'un voyage dont je me faisais par avance une joie, pour aller rendre visite d'une façon originale à mes amis d'Angleterre.

Je n'ai pu faire que les deux tiers du voyage, mais il m'a appris une foule de choses: l'hydro-aéroplane est un sport un peu différent de l'aéroplane, les manœuvres sur l'eau agitée demandent quelques tours de main, et il faut les avoir essayées toutes pour en connaître tous les secrets. Je me propose de continuer ces études prochainement, soit à Genève, soit à Saint-Malo, soit à Bilbao, car si l'hydro-aéroplane a déjà entr'ouvert ses ailes, il faut maintenant les lui ouvrir toutes grandes et en faire un instrument non pas seulement sûr, mais encore docile et maniable.

ANDRÉ BEAUMONT.

### MM. Donnet-Levêque confirment.

Nous n'avons rien à ajouter aux paroles de M. Beaumont, m'écrivent les sympathiques constructeurs; nous nous sommes unis tous trois pour mener à bonne fin une œuvre qui nous passionne également: celle de mettre absolument au point l'hydro-aéroplane maritime; ce premier voyage, quoique inachevé, est un beau début pour notre appareil; nous remercions la presse d'avoir bien voulu l'enregistrer avec bienveillance. Dans nos efforts, nous avons besoin de son concours et de sa sympathie.

En tout cas, si les circonstances de temps et la chance nous avaient un peu plus favorisés, notre appareil aurait sûrement atteint le but de son voyage. Il fallait faire l'épreuve de notre hydro-aéroplane; elle est faite désormais et nous avons lieu d'en être déjà satisfaits.

DONNET-LÉVÊQUE.

### Le tourisme aérien a remplacé le tourisme automobile.

Nous possédons maintenant une pléïade de sportsmen qui pratiquent l'aviation uniquement pour leur plaisir. Trouvant vieux jeu le chemin de fer et même l'automobile, ils se rendent à la mer ou dans les villes d'eaux à bord de leurs rapides aéroplanes, c'est ainsi que le marquis et le comte de Lareinty-Tholosan sont allés de Paris à Deauville et en sont revenus par la voie des airs.

Le baron Pasquier, lui, est allé faire une petite visite à des amis de Vichy, puis il a regagné Etampes sans incident. A peine revenu, il compte repartir pour Biarritz, toujours sur son fidèle Blériot. Quant à Etienne Giraud, le premier qui ait donné l'exemple du tourisme aérien, il a fait un très joli voyage d'Etampes à Noirmoutier, traversant la mer à Pornic et atterrissant sans encombre à son chalet de la Pointe, où il a fait construire un hangar et tracer un petit aérodrome de 250 mètres de côté. Il invite d'ailleurs tous ses camarades de l'air à venir lui rendre visite dans sa villégiature.

Voilà la mode lancée, parions que cet hiver, nombreux seront les oiseaux qui s'en iront à tire d'aile vers les rives de la Méditerranée.

### De certains voyages en sphériques, mouvementés.

Les Américains, durant leurs fiançailles, recherchent à l'ordinaire une façon originale d'inaugurer la vie commune. Ils éprouvent, semble-t-il, l'insurmontable horreur du mariage bourgeois. Nous ne fûmes donc pas surpris d'apprendre tout récemment que deux gymnasiarques avaient prononcé le « oui » fatal en évoluant sur des trapèzes volants et encore moins par l'union, dans une nacelle de ballon sphérique, de M. et Mme Haraman.

Car le mode aérien a tout au moins un précédent, d'ailleurs assez pathétique. En juin 1897, en effet, le mariage de Mlle Cynthia Kenna avec M. Robertson fut célébré dans la nacelle d'un ballon en partance, à Chatta-Nooga (Tennessee). Immédiatement après la cérémonie, le sphérique s'éleva, emportant les deux époux. Soudain, alors que l'aérostat se trouvait encore en faible altitude, la toute récente Mme Robertson, affolée, s'élança dans le vide sans que son mari, pétrifié d'horreur, ait eu le temps d'empêcher ce geste inconsidéré.

L'aventure, cocasse jusqu'au bout, n'eut pas la fin tragique que l'on pourrait aisément supposer. La chute se termina dans une rivière, d'où Mme Robertson fut saine et sauve retirée. Elle se remit rapidement des émotions plutôt vives éprouvées pendant la... descente, mais garda, à l'égard des ballons, injustement d'ailleurs, une terrible rancune.

Ne dédaignons pas l'occasion qui s'offre de rappeler une autre aventure féminine et aérienne survenue huit ans auparavant, le 8 juin 1889. Mme Godson, partie de Londres en ballon avec l'aéronaute Young, crut devoir mettre au monde, en pleine atmosphère, un petit Godson qui eut ainsi la bonne fortune de faire ses débuts d'aéronaute dans son âge le plus tendre.

Mais l'aéronaute Young jura qu'il se garderait bien, à l'avenir, de prendre à son bord des passagères aussi impressionnables : « Si l'état de Mme Godson était intéressant, déclara-t-il, l'ascension ne le fut guère! »

### Comment on escalade le Mont Ventoux dans un torpedo.

Dans notre dernier numéro, nous avons publié une photographie de M. Juvanon, arrivant au sommet du Mont Ventoux dans sa voiture Schneider. Ce que nous n'avons pas dit, c'est la façon remarquable dont le petit torpedo a escaladé la terrible côte, malgré le mistral qui soufflait en tempête et les cyclistes imprudents qui descendaient à toute vitesse le Ventoux au risque de se broyer contre les voitures.

La Schneider et ses quatre passagers n'ont mis que 28 m. 11 s. pour gravir les 21 kil. 600 qui séparent Bedoin de la terrasse du Ventoux, enlevant la seconde catégorie des voitures de tourisme.

### Une Française vient de faire l'ascension du mont Cervin.

Le mont Cervin constitue une très grande difficulté pour les alpinistes: tous se souviennent des incidents qui marquèrent la première ascension opérée par le célèbre grimpeur Whymper, et où plusieurs personnes trouvèrent la mort.

Certes, il y a moins de mérite à l'heure actuelle à se lancer sur les pentes du géant des neiges: il faut toutefois encore y déployer une énergie et une ténacité peu communes.

Les femmes spécialement vont plutôt aux montagnes moins abruptes : il convient donc de signaler l'exploit d'une jeune française, Mlle Edmée Gluck, une Parisienne qui, avec un compagnon de route et deux guides, a réussi cette peu commode entreprise.

Ce qui prouve que les Françaises possèdent de grandes qualités ; ce qui prouve encore que dans tous les sports elles sont capables d'atteindre les premières places et qu'une Mlle Broquedis, championne de tennis, n'est pas plus une exception qu'une Mlle Gluck, victorieuse du Cervin.

### Le Tour de France de 1913 se courra à l'envers.

Comme chaque année, notre excellent confrère, Henri Desgrange, directeur de l'*Auto*, rêve de modifications à apporter au Tour de France qu'il organise chaque année avec tant de succès.

En 1913, le Tour de France se courra à l'envers et plusieurs villes, telles que Luchon, Chamonix, trop chères, et Marseille, trop turbulente, seront abandonnées comme buts d'étapes. La grande course aura encore 15 étapes.

### Nous possédons d'excellentes nageuses en France.

Les nageuses augmentent en France. la preuve nous en est apportée par le nombre des concurrentes du Championnat féminin de fond couru l'autre dimanche de la Monnaie à l'Ile des Cygnes. Ce fut un enchantement de voir au moment du départ, jeunes femmes et gracieuses fillettes se lancer dans l'eau claire et y faire preuve d'un entraînement sportif des plus apparents. C'est que tout ce qui est contradiction offre de l'attirance, et la natation qui suppose de la continuité dans l'effort et des muscles vigoureux semble à première vue s'adapter difficilement à la joliesse des formes féminines. Cependant voilà que les 14 ans de Juliette Curé sont dépassés par les 12 ans de Renée Dardère, et nul doute que bientôt nous ne voyions sur les berges de la Seine ou de la Marne une course de marmots dont la plus agé aura... l'âge de raison.

### Bengalore, Assam, Sadia, Chantaboum? ..... ce sont des noms de chevaux.

Les noms donnés à nos pur-sang sont parfois étranges, et la lecture d'un programme de courses a fait sourire bien des profanes. La Belgique se distingue particulièrement dans la recherche des vocables qui doivent désigner les futurs répresentants de son élevage; ils ont une allure assez exotique. Qu'on en juge : *Saïgon, Goa, Chantaboum, Tango, Bengalore, Assam* et *Sadia*, tels sont les noms de quelques yearlings de grande naissance qui défendront l'an prochain les couleurs belges. Et nous verrons peut-être *Tango* gagner... au pas!

### Carnet de deuil.

MM. Borel, les constructeurs d'aéroplanes bien connus, viennent d'avoir la douleur de perdre leur mère.

Les obsèques ont été célébrées dimanche dernier au milieu d'une très grande affluence. Nous adressons à MM. Borel, l'expression de nos sincères condoléances en cette triste circonstance.

### Nouvelle à la main.

Deux aviateurs se rendent au meeting d'hydro-aéroplanes de Saint-Malo, ils voyagent par l'Ouest-Etat.

Le train brûle l'arrêt de Rennes. Alors, un des aviateurs s'adressant à un employé qui se tient dans le couloir.

— Ce n'est pas à nous qu'il faut dire qu'il n'y a plus d'*arrêts aux stations!*

JOCKER.

## RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 11 AU 19 AOUT 1912

### AÉRONAUTIQUE

JEUDI 15 AOUT. — Liége. — L'aviateur Marc Pourpe vole d'Etampes à Liége (435 kilomètres), il est arrêté dans son voyage vers Berlin par le mauvais temps.

VENDREDI 16 AOUT. — Fez. — Le lieutenant Trétarre vient d'accomplir un raid audacieux en volant de Rabat à Fez.

### ATHLÉTISME

JEUDI 15 AOUT. — Joinville. — Natation. — *Championnat de France* (500 mètres) : 1. Caby, 2. Decoin, 3. Bonneli.

*Plongeons* : 1. Précheur, 2. Renaux, 3. Boulanger.

*Critérium international* (100 mètres) : 1. Cecil Healy, en 1 m. 4 s. 2/5, 2. Boardmann, 3. Meister.

JEUDI 15 AOUT. — Mâcon. — Aviron. *Championnat de France — Skiff* : 1. Delaplane.

*Double sculls* : 1. Dupré et Reydellet.

*4 rameurs de pointe* : 1. Rowing Club Castillonnais.

*8 rameurs de pointe* : 1. Rowing Club de Paris.

DIMANCHE 18 AOUT. — Aviron. — Genève. — *Championnat d'Europe* (4 rameurs en pointe avec barreurs). — 1. Grasshoper Club de Zurich, en 8 m. 13 s. 2/5; 2. Société Royale de Sport Nautique de Gand; 3 S. C. Lario di Como

*Championnat d'Europe de skiff* : 1. Weiman, du Royal Club Nautique de Gand, en 8 m. 45 s.; 2. Sinigaglia, du Lario di Como.

*Championnat d'Europe* (2 rameurs en pointe avec barreur) : 1 Société Nautique de Genève, en 8 m. 37 s. 2/5; 2. Club Nautique de Rouen.

*Championnat d'Europe de double sculls* : 1 Dones et Annoni, de Milan, en 7 m. 36 s 2/5; 2. Paul Schmid et Hans Walter, de Zurich; 3. Dupré et Reydellet, de Mâcon: 4 Bruce et Sadzawska, de Bruxelles.

*Yoles en mer* (4 rameurs en pointe avec barreur ne comptant pas pour les championnats) : 1. Club Canottieri Liberta de Capedastrio, en 7 m. 50 s. 1/5; 2. Société Nautique de Genève.

*Championnat des 8 rameurs de pointe avec barreur* : 1. Grasshoper Club de Zurich, en 6 m. 39 s. 4/5; 2. S. C. Lario di Como; 3. Rowing Club de Paris.

### CYCLISME

JEUDI 15 AOUT — Buffalo. — *Critérium de demi-fond (derrière grosses motocyclettes). — Première série* (20 kilomètres) ; 1. Larue, en 17 m. 59 s.; 2. Ledoc, à 150 mètres; 3. Sabatier, à un tour.

*Deuxième série* (20 kilomètres) : 1, Germain, en 16 m. 59 s. 1/5; 2 Simar, à 4 tours ; 3. Jacquelin.

*Troisième série* (20 kilomètres) : 1. Bruni, en 16 m. 51 s. 2/5; 2. Contenet; 3 Bouhours.

*Finale* : 1. Lavalade ; 2. Larue ; 3. Germain.

*Le record du kilomètre, départ arrêté*, établi par Jaap Eden, en 1896 (1 m. 16 s 3/5) est battu par Dupré, en 1 m. 14 s. 3/5.

### HIPPISME

MARDI 13 AOUT. — Deauville. — *Prix des Dunes* (2.600 mètres, 10.000 francs) : 1. Foxling, à M. E. Deutsch (J. Childs); 2. Antonello ; 2. Flush Royal. — P. M. : gag., 23 francs; pl., 17 fr. 50, 28 fr. 50.

*Critérium de Deauville* (1.200 mètres, 20.000 fr.) : 1. Dagor, à M. Ed. Blanc (G. Stern); 2. Blarney; 3. Opott. — P. M. : gag., 24 fr. 50; pl., 13 fr. 50, 16 fr. 50, 17 fr. 50.

JEUDI 15 AOUT. — Deauville. — *Prix Guillaume-le-Conquérant* (2.000 mètres, 15.000 francs) : 1. Lynx Eyed, à M. W. Botten (Sharpe); 2. Padoue II; 3. Templier III. — P. M : gag., 182 francs; pl., 48 fr. 50, 30 fr. 50, 22 fr. 50.

*Prix du Commerce* (3.000 mètres, 8.000 francs) : 1. Paghet, à M. J. Lieux (Gaudinet); 2. Humbug; 3. Ultimatum. P. M : gag , 240 fr. 50; pl., 57 fr. 50, 17 fr. 50, 29 francs

SAMEDI 17 AOUT. — Deauville. — *Prix des Prairies* (haies, 2 600 mètres, 10.000 francs) : 1. Le Potache, à M. Champion (A. Chapman) ; 2 Make Haste II ; Ekwanock — P. M. : gag., 41 fr. 50 ; pl 22 fr., 119 fr., 151 fr. 50. — *Grand steeple-chase* (handicap, 4.700 mètres, 10.000 fr.) : 1. Ratafia II, à M O. Smets (W. Head); 2. Skaliger ; 3. Bonjour II. — P. M. : gag. 43 fr. 50 ; pl. 17 fr 50, 19 fr 50, 30 fr. 50

DIMANCHE 18 AOUT — Deauville — *Grand Prix de Deauville* (2.600 mètres, 100.000 francs): 1 Gorgorito, à M. San Miguel (Sharpe) ; 2. Gayoffe ; 3. Shannon. — P. M. : gag. 157 fr. 50 ; pl. 71 fr , 48 fr., 104 fr. 50.

## CE QU'IL FAUT LIRE

*Philippe de Champaigne*, collection des Peintres illustres. Le vol. avec planches en coul. 1 fr. 95.

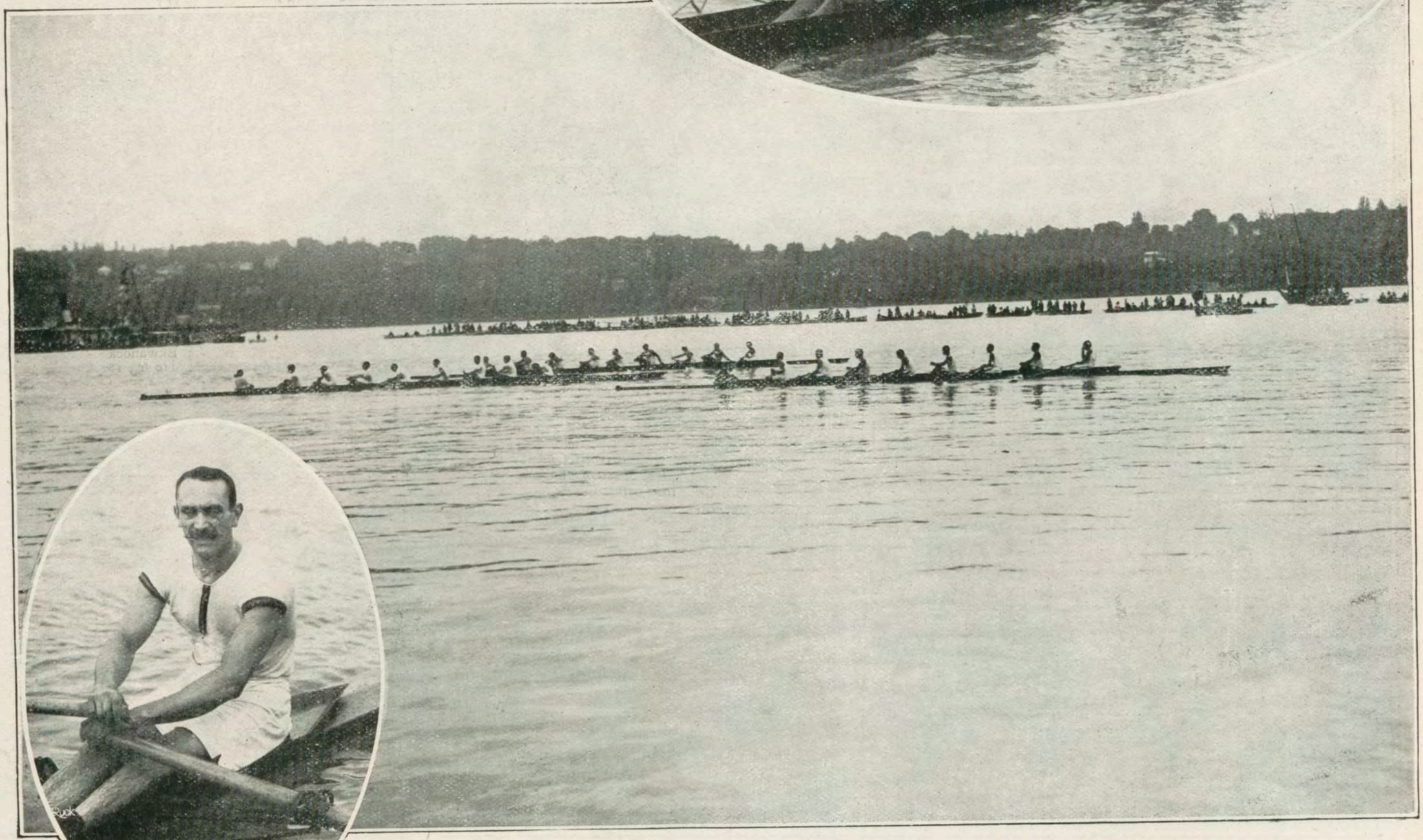
*Les courses de chevaux*, par SAINT-GEORGES. Collection " Sports-Bibliothèque ". Le vol. 6 fr

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

# LES CHAMPIONNATS D'EUROPE D'AVIRON

LA MISE A L'EAU DES CANOTS

**Les championnats d'Europe d'Aviron, se sont disputés à Genève, dimanche dernier. — En médaillon : l'équipe du Grasshoper Club de Zurich qui a gagné le championnat de quatre rameurs avec barreur.**



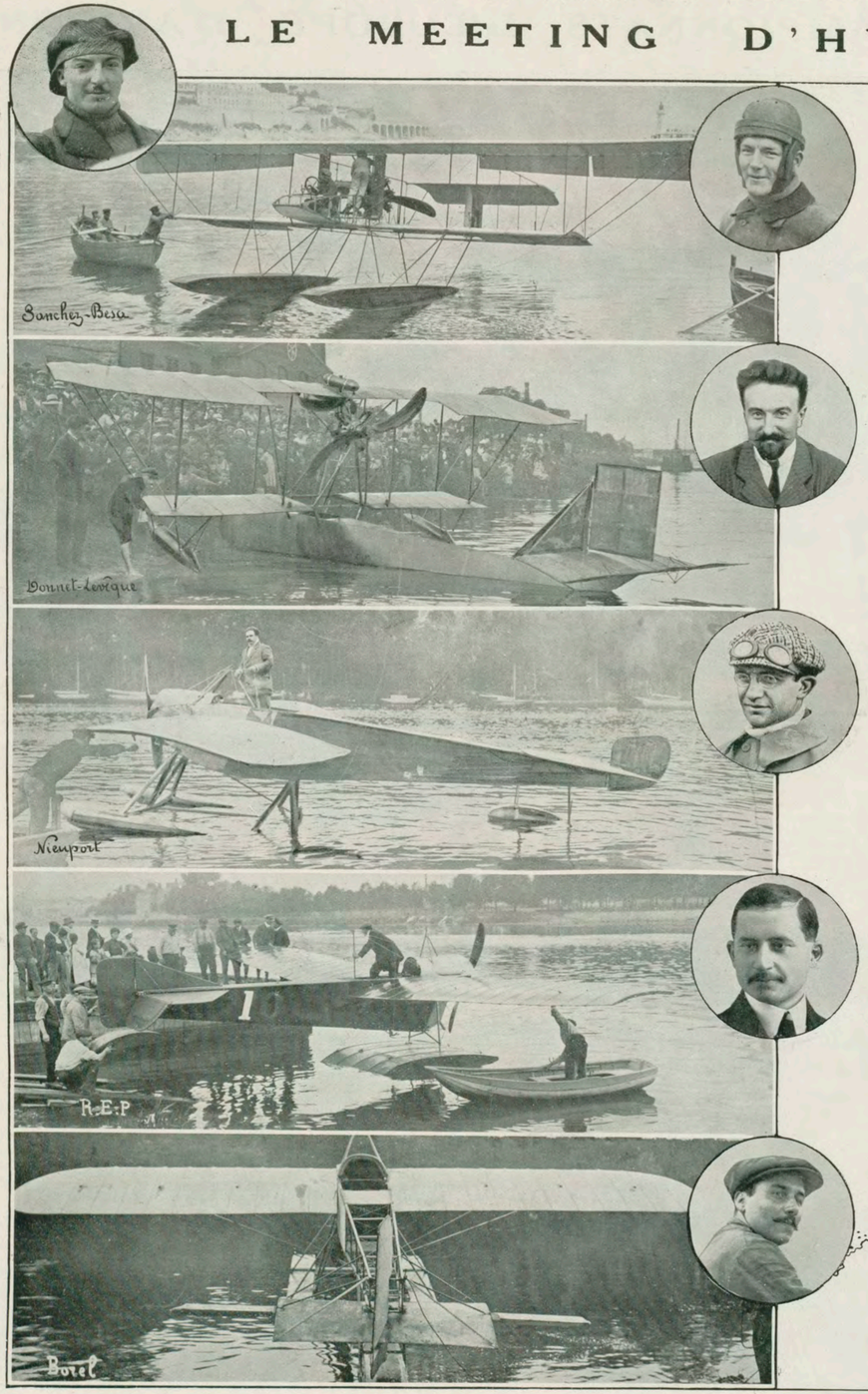


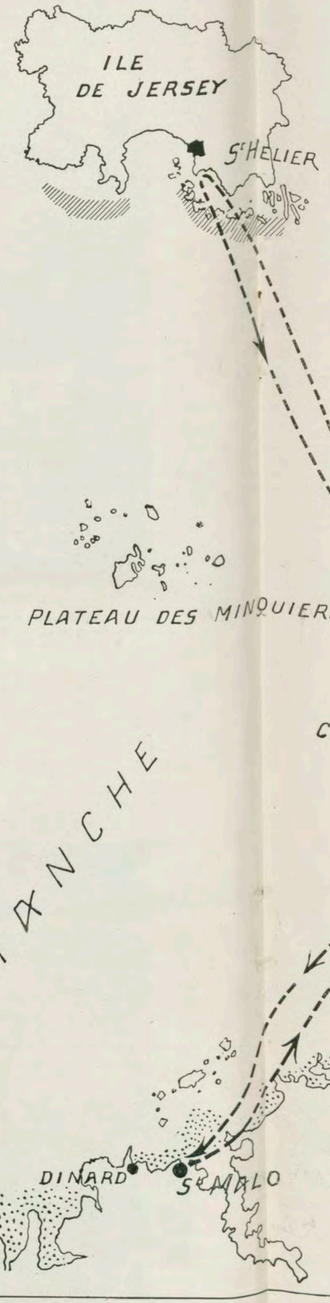
LE DÉPART DU CHAMPIONNAT A HUIT RAMEURS DE POINTE

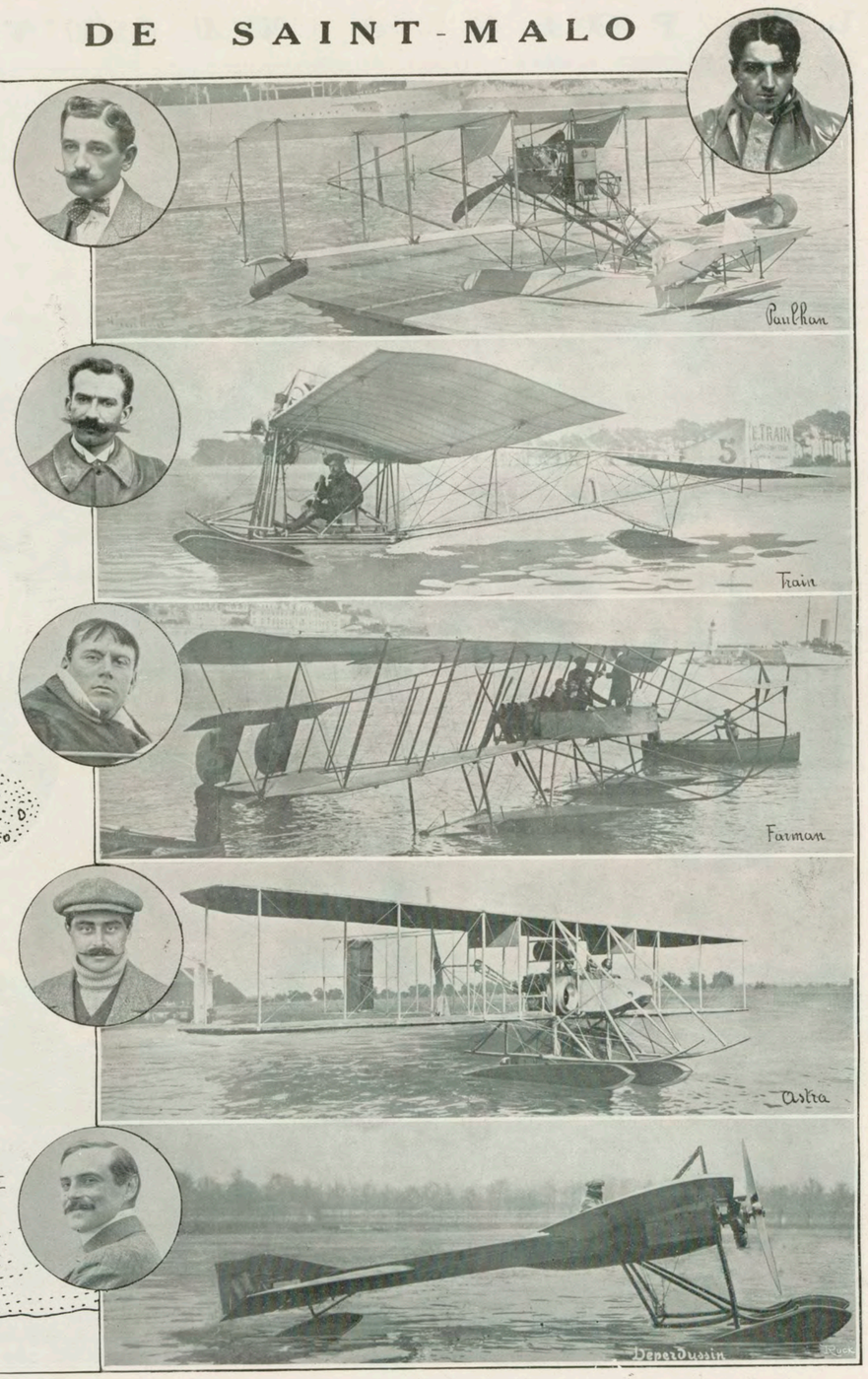
**Notre représentant Delaplane, qui avait si brillamment gagné le championnat de France en skiff le jour de l'Assomption, à Mâcon, n'a pas figuré contre le belge Verman, le nouveau champion d'Europe, dont nous donnons la photographie à gauche. Le huit du Rowing Club, le triomphateur d'Henley, s'est classé troisième dans le championnat de huit.**

LA VIE AU GRAND AIR

# LE MEETING D'HYDRO-AÉROPLANES DE SAINT-MALO




**LES APPAREILS ET LEURS PILOTES**

(*De haut en bas*) : Un des deux appareils *Sanchez-Besa*, les grands favoris de la course : pilotes Jean Benoist (*à droite*) et Rugère (*à gauche*). — Le *Donnet-Lévêque* : pilote André Beaumont. — Le *Nieuport* : pilote Ch. Weymann. — Le *Robert Esnault-Pelterie* : pilote Molla. — Le *Borel* : pilote Chambenois.

**L'ITINERAIRE DE LA COURSE SAINT-MALO-JERSEY ET RETOUR**

C'est le 26 août, que sera disputée la course Saint-Malo-Jersey-Saint-Malo. Nous donnons la carte du trajet exact qu'auront à accomplir les concurrents; les hachures indiquent les endroits impraticables aux embarcations convoyant les hydro-aéroplanes.

**LES APPAREILS ET LEURS PILOTES**

(*De haut en bas*) : Le *Paulhan* : pilotes Barra (*à droite*) et Mollien (*à gauche*). — Le *Train* qui sera piloté par son inventeur, le sympathique Train. — Le *Maurice Farman* qui sera monté par Eugène Renaux. — L'*Astra* : pilote Labouret. — Le *Deperdussin* : pilote Busson.

# LE POLO A DEAUVILLE

LES RED DEVILS ARRÊTENT UNE ATTAQUE DES MADRIDS

**La saison de polo de Deauville, malgré le mauvais temps, a été très réussie, une foule nombreuse et élégante suivit avec intérêt chacune des réunions du Polo-Club.**

**PENDANT LA FINALE DE LA COUPE GRAMMONT**

**Le Prix Guillaume-le-Conquérant, le handicap, les éliminatoires et les demi-finales de la Coupe Grammont, le match Madrid contre Arlequins, ont été l'occasion de luttes acharnées entre les équipes aux prises. En médaillon à gauche : le duc de Doudeauville. En médaillon à droite : M. Fauquet-Lemaître.**

*AVIATION*

# De Sébastopol à Saint-Pétersbourg [1]

## Le carnet de route du lieut[t] Dibovsky.

*(Suite et fin.)*

J'avais l'intention d'aller sans arrêt d'Orel à Moscou; mais le ciel se couvrit encore et il devint si sombre que je dus m'arrêter à Toula pour y passer la nuit.

Malgré un fort vent contraire, je franchis cette distance, près de 200 kilomètres, entre Orel et Toula, en 2 h. et 27 m. Puis, orage, pluie et vent, me forcèrent encore d'attendre à Toula jusqu'au soir et, à 5 h. 1/2, je repartis au milieu de l'affluence du public et des militaires.

Cette fois, le temps était favorable, sauf près de Serpoukhov, où, pour éviter un nuage orageux, je dus faire un grand détour. Mais, près de Moscou, le temps commença à se gâter. Le ciel s'obscurcit de plus en plus et je dus m'élever à 600 mètres. Bientôt, pour éviter la tempête qui commençait à se faire sentir, je me mis à descendre, lorsqu'un coup de rafale chassa l'appareil hors de la route au-dessus de laquelle je me tenais. Il me fallait faire les plus grands efforts pour ne pas chavirer. Le tangage devenait de plus en plus dangereux. Je m'étonnais même que le Nieuport ait pu tenir si longtemps contre la rage du vent sans se retourner. Enfin, je descendis et j'eus toutes les peines du monde à retenir l'appareil à terre, jusqu'au moment où des employés de chemin de fer accoururent pour me prêter aide.

LE L[t] DIBOVSKY OFFRE DES FLEURS AUX DAMES, A MOSCOU

De nouveau, vent, pluie, grêle pendant toute la nuit. Malgré la pluie qui troublait la vue, je ne voulus pas attendre davantage et je repartis à 7 h. 1/2 du matin pour Moscou. Enfin, de même que le matelot de Colomb avait crié: « Terre! » en apercevant l'Amérique, je criais : « Moscou ! » en apercevant de mon Nieuport les nombreux clochers aux coupoles d'or. La voilà, enfin, la ville vers laquelle je volais! Mais à mesure que je m'approchais, elle s'enveloppait de brouillard. Je descendis plus bas, mais en vain : le brouillard s'épaississait de plus en plus et il devenait dangereux de voler au-dessus de la ville. Je repris donc la campagne et, en sortant de la région du brouillard, j'aperçus plusieurs places découvertes. Voyant que sur l'une d'elles fauchaient des paysans, j'allai m'y poser; malheureusement, il se trouva que je descendis dans un marécage couvert d'herbes, et les roues s'y enfonçant, l'appareil chavira. Aidé des paysans, je le retirai du marécage et le conduisis sur la chaussée. Là, après avoir remis tout en ordre, je m'élevai de nouveau et je fis le tour de Moscou à la hauteur de 500 mètres. Mais enfin, j'aperçus l'aérodrome et le feu qui y était allumé ; après quelques évolutions, je descendis près des tribunes, ayant atteint Moscou le 30 juin.

Je dois faire remarquer que le voyage fut particulièrement pénible, en raison des orages, vents, pluies, brouillards, et parfois grêles, qui furent mes constants compagnons. De là, la durée de cette randonnée. Au reste, j'avais l'ordre de ne pas me surmener et remplir ma mission sans trop risquer mon appareil.

Victor Dibovsky,
Lieutenant de vaisseau.

Ici s'arrête le carnet de route de l'officier russe.

Arrivé à Moscou, le lieutenant Dibovsky dut y attendre plusieurs jours l'autorisation du directeur de l'école d'aviation de Sébastopol de continuer le vol jusqu'à Saint-Pétersbourg, l'autorisation première n'ayant été donnée que pour le voyage à Moscou. D'autres circonstances indépendantes de sa volonté, ainsi que les fêtes organisées en son honneur par les clubs sportifs de la vieille capitale, y retinrent l'officier-aviateur plus qu'il n'avait compté. Enfin, le 15 juillet, à 4 heures et demie du matin, il s'éleva de l'aérodrome de Moscou, dans l'intention de franchir sans escales la distance qui le séparait de Saint-Pétersbourg. Mais, comme maintes fois au cours de sa randonnée, la mauvaise qualité de l'essence fournie à Moscou, l'obligea de s'arrêter 45 kilomètres après, le moteur donnant de fréquents ratés et rougissant dangereusement. Il dut vider toute l'essence, nettoyer entièrement le moteur et, ayant reçu de Moscou, de l'essence mieux rectifiée, il repartit à 7 heures du soir et descendit à Tver une heure après, ayant couvert 120 kilomètres.

Le lendemain, à 5 h. 45 du soir, le Nieuport et son pilote se détachèrent du sol et disparurent avec une rapidité foudroyante dans la direction de Novgorod. Après un arrêt à une station intermédiaire et à Novgorod, le lieutenant Dibovsky apparut enfin, à 500 mètres d'altitude, au-dessus de l'aérodrome de Krasnoïé Selo, le fameux camp militaire des environs de Saint-Pétersbourg. C'était le 17 juillet, à 9 heures du soir. Aux cris de « Hourras ! » des troupes et de plusieurs milliers de civils, le courageux pilote fut chaudement félicité par le grand-duc Nicolas Nicolaïevitch, commandant de la garde et de la circonscription militaire de Saint-Pétersbourg, disant sa surprise de voir le pilote et son appareil en si excellent état, après une randonnée aussi pénible que prolongée.

Le lendemain, l'officier aviateur se rendit par la voie des airs à l'aérodrome de Saint-Pétersbourg où un nouvel accueil triomphal l'attendait. Ce fut le général Kaulbars, vice-président du « Comité de la flotte aérienne » qui, s'adressant au lieutenant Dibovsky, caractérisa ainsi l'exploit que celui-ci venait d'accomplir :

« L'auguste président de l'organisation de la flotte aérienne, le grand-duc Alexandre Michaïlovitch, m'a prié de saluer l'aviateur russe qui a effectué le premier un vol d'une aussi grande importance. Malgré toutes les difficultés, vous avez rempli l'ordre qui vous a été donné. Vous êtes le premier aviateur qui avez ouvert la route aérienne « depuis la Colchide embrasée jusqu'aux froids rochers finnois ». On vous a confié une tâche pénible et responsable d'éprouver l'efficacité du type nouveau d'appareils aériens dont toute notre armée va être dotée. Vous avez accompli votre mission avec honneur... »

Enfin, interrogé par les journalistes sur les impressions de son voyage depuis Moscou, le lieutenant Dibovsky répondit :

« Contrairement à mon attente, cette dernière étape a été la plus facile de ma course. Sauf les arrets nécessités par de la mauvaise essence, le temps me fut cette fois clément. Mon voyage me rafermit dans la conviction qu'en observant certaines conditions, l'aviation est devenu aujourd'hui sans danger. N'étaient le mauvais temps et d'autres circonstances peu favorables, j'aurais facilement accompli la course de Sébastopol à Saint-Pétersbourg en trois ou quatre jours. Il est vrai aussi que mon but n'était pas de battre un record sensationnel ; j'avais reçu l'ordre de ne pas exécuter de tours de force, de ne pas risquer mon appareil, mais d'éprouver le nouveau Nieuport militaire, dans les conditions aussi proches que possible de temps de guerre, c'est-à-dire en ne comptant que sur mes seuls moyens. Et je suis heureux d'apprendre que ma démonstration a porté, puisque deux cents appareils du nouveau type militaire vont être commandés par le gouvernement russe. J'en suis d'autant plus heureux que c'est l'aviation française, à l'école de laquelle je me suis formé, qui remporte un triomphe aussi décisif chez nons ».

E. Halpérine-Kaminsky.

(1) Voir les N[os] 725 et 726.

# Les Tabarins de l'atmosphère

## Le Papillon vole, pourquoi ne volerai-je pas ?

Le 27 juillet, à propos de l'aviette, je rappelais le premier Concours d'aéroplanes, ou plutôt de modèles en réduction, disputé en 1901 au Vélodrome du Parc des Princes. Ce concours fut gai. Je n'évoque d'ailleurs pas, sans sourire un peu, une époque de tâtonnements où la foi était rare, d'autant plus vivace, il est vrai, au cœur des quelques hommes espérant alors -- ils en éprouvaient la quasi-certitude — l'avènement de la machine à voler. Ce groupe, si restreint, eut un certain mérite à conserver dans leur intégralité sa foi et son espoir, car parallèlement aux chercheurs sérieux, de pauvres illuminés, ignorants ou « piqués », nuisaient fort, par leurs billevesées plus ou moins plaisantes, à la cause tant discutée.

Aujourd'hui est venu me hanter le souvenir de l'un de ces personnages falots : l'inventeur du « Papillon ».

Cet « inventeur » m'avait convié à assister à des expériences « décisives et concluantes » affirmait-il, dans un jardin de Neuilly, où des terrassiers creusaient les fondations d'une maison. Je trouvai là une dizaine de personnes : deux ou trois confrères, un photographe et quelques curieux qui avaient été priés de verser individuellement la somme de vingt sous. Ils ne regrettèrent d'ailleurs pas d'avoir contribué à la recette.

Cette recette atteignit quatre ou cinq francs.

L'inventeur devait exécuter des expériences de parachute et des essais d'aéroplane. La séance commença dans l'ordre du programme séduisant.

Une échelle surplombait les fondations profondes de trois mètres. Au sommet de l'échelle fut hissé, au moyen d'une poulie et avec beaucoup d'efforts, un sac de sable pesant 60 kilogrammes — le poids de l'expérimentateur — et le sac se surmonta d'un parachute de la grandeur d'une ombrelle. Cependant, un public bizarre se cramponnait à l'extérieur, à la grille du jardin prudemment clos. De cette huaille venait, à travers les barreaux, les lazzis que l'on imagine.

L'inventeur passa sur son front moite la manche fébrile de sa veste. Il annonça qu'il allait laisser choir, du sommet de l'échelle dans les fondations, sac et parachute : « La vitesse du second de ces objets sera considérablement réduite par l'effet du premier ».

La corde fut incontinent tranchée, et le primitif système, prompt comme l'éclair, se précipita dans le gouffre relatif. Spectateurs invités et payants eurent le même sourire. Quant aux singes de la grille, leur indécente joie ne connut pas de bornes.

L'inventeur hocha le chef, crut devoir fournir des explications très vagues, et, finalement, héroïquement, déclara vouloir renouveler l'expérience en remplaçant le sac de sable par son propre individu.

C'est alors qu'intervint l'entrepreneur des travaux de terrassement. Il fut bref mais énergique.

Il dit :

— Je suis responsable du chantier et, pour rien au monde, ne tolérerai que quelqu'un se tue ici. Jetez des sacs dans le trou aussi longtemps qu'il vous conviendra. Peu importe. Mais vous... vous-même... ça non, mille fois non !

La phrase était nette, péremptoire. L'inventeur s'inclina.

Cependant, il ouvrit un simple parapluie et, le brandissant au-dessus de sa tête, exécuta des descentes de 80 centimètres d'altitude.

— Constatez, s'écriait-il, constatez les effets du parachute !

Un monsieur ressemblant d'une façon étonnante à Léopold, roi des Belges — une entrée payante — eut soudain un si terrible accès de gaieté qu'il nous inspira les craintes les plus grandes.

Le spectacle devant se continuer par les essais de l'aéroplane baptisé le « Papillon », on se dirigea vers le « Papillon » suspendu, non loin de là, par une corde, entre deux arbres.

Tout à coup, éclata la voix de l'inventeur :

— C'est pas tout ça, clamait-il, il fait rudement soif! Qui se dévoue pour aller chercher un litre ?

Le « Papillon » se constituait par une cage de bois supportant de part et d'autre deux ailes battantes actionnées par la simple force musculaire, au moyen de crémaillères. Cette cage, après qu'elle eut reçu l'expérimentateur, devint une tribune. A deux mètres du sol, son auteur entama un discours tout à fait remarquable dont je ne pouvais oublier l'exorde : « le Papillon vole, pourquoi ne volerai-je pas ? »

Oui, pourquoi ? L'inventeur ne se l'expliqua guère et parut en éprouver quelque dépit. Malgré son évidente bonne volonté, il ne put imiter son modèle, le léger lépidoptère. Ses coups d'ailes désespérés firent, tout bonnement, tout naturellement, pivoter le système naïf.

— Ne vous fatiguez pas trop !

Ce sage conseil marqua la fin de l'expérience. L'aviateur abandonna ses ailes et reprit son discours :

— La supériorité de l'aile sur l'hélice...

L'arrivée du « litre de rouge » l'interrompit, nous priva des enseignements précieux promis par cet intéressant préambule.

Le litre se trouva tout de suite débouché. L'inventeur s'excusa avec politesse de ne pouvoir désaltérer toute la société. Dressé dans sa cage, son attitude était noble, car le photographe braquait son appareil. Puis il brandit le rouge-bord :

— A votre santé, dit-il, en saluant.

De grand cœur nous répondîmes, d'une seule voix :

— A la vôtre !

François Peyrey.

*ALPINISME*

# Le Piolet [1]

## L'indispensable compagnon de l'alpiniste

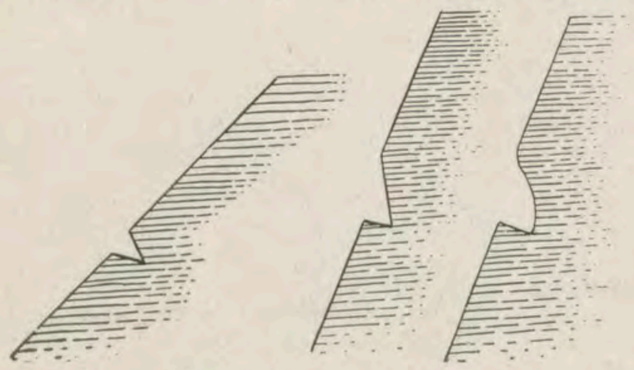
*(Suite).*

Le système de la bandoulière est d'ailleurs déjà ancien comme on peut s'en rendre compte par la gravure 17 (2) représentant un piolet de 1889 muni d'une courroie à boucle. On y a renoncé depuis longtemps. Par contre, on use encore, et souvent, de la bague de cuir placée autour du manche, au tiers de la hauteur comptée du bas. Cette bague est fixée par un clou, elle a pour but d'empêcher la main de glisser le long du manche pendant la taille des marches. Elle présente deux inconvénients, à mon sens fort graves. Le premier est d'affaiblir (à cause du clou) la résistance du manche; le second est d'empêcher ce manche d'enfoncer aisément dans la neige dure.

Or, le piolet doit quelquefois être enfoncé dans la neige jusqu'à la tête, soit que l'on veuille s'en servir comme *sonde*, soit que l'on veuille s'en faire un support solide.

Le piolet s'emploie comme sonde lorsqu'on traverse un glacier crevassé recouvert de neige. Il faut tenir le piolet par la tête, tendre horizontalement le bras devant soi et ficher fortement la pique dans la neige, mais en faisant supporter l'effort par le bras seul et non par le corps dont le poids ne doit pas se porter en avant. Si le piolet glisse tout seul, c'est que, sous la croûte neigeuse, il a rencontré le vide. Il faut alors choisir une autre voie ou sonder un peu plus loin pour juger de la largeur de la crevasse qui peut ne pas être considérable. Si le piolet résiste à votre pression, si vous ne parvenez à l'enfoncer que de quelques centimètres, vous pouvez avancer jusqu'à la place sondée et recommencer l'opération.

Si l'on se trouve sur une arête de neige, n'avancer qu'en sondant la partie qui ne vous paraît pas



(FIG. 28)



(FIG. 29)

former le faîte des deux pentes. Si le piolet passe au travers, vous êtes sur une corniche et vous devez éviter cet endroit dangereux. La pique du piolet vous révèlera encore la présence redoutable de la glace dure sous une mince couche de neige inclinée.

Pendant le sondage fait par le *leader* de la cordée, les autres alpinistes doivent, s'ils sont sur une pente rapide enfoncer verticalement leur piolet dans la neige jusqu'à la tête et assurer la corde autour du manche.

Le piolet peut exceptionnellement s'employer comme un harpon pour saisir une prise lointaine. Rares sont les endroits où il faut se livrer à cet exercice qui est fort à déconseiller. Le piolet accroche toujours mal, et on ne peut guère l'utiliser de la sorte que sur les arêtes, jamais sur une muraille. Quelquefois, la tête d'un piolet qu'un compagnon pousse sous vos pieds peut remplacer une prise absente et vous aider à en atteindre une trop éloignée.

Une des obligations de l'alpinisme qui exige le plus d'apprentissage, c'est la taille des marches. Généralement la tâche n'incombe pas aux touristes ordinaires. Leurs guides se chargent de leur tracer la voie et ils n'ont qu'à suivre avec confiance. Mais ceux qui voudront posséder à fond la science alpine, soit que, désireux d'accomplir un grand nombre d'ascensions, ils se trouvent exposés, en cas d'accident, à se sauver par leurs propres forces, soit qu'ils veuillent se passer du service des guides, ceux-là devront s'exercer à la taille des marches.

Il feront bien d'aller tout d'abord sur quelque glacier d'accès facile, comme la Mer de Glace ou, de préférence, les Bossons. Ils y trouveront des pentes suffisamment inclinées pour qu'ils puissent s'y livrer à de nombreux essais.

Sur le névé, on taille à l'aide de la panne, en frappant de biais, c'est-à-dire en utilisant le coin de la panne qui s'offre à la pente. La marche doit être, en général assez large pour que la longueur du pied puisse y tenir, et assez profonde pour que le pied s'y pose franchement. Elle doit être en outre, horizontale et plutôt légèrement inclinée à l'intérieur. Un seul coup suffit souvent sur la neige dure, mais il vaut mieux s'y reprendre à plusieurs fois et parfaire la marche. Si la neige est trop dure ou si l'on se trouve sur la glace, employer la pointe, donner d'abord un coup violent, puis rectifier la forme de l'ouverture par des petits coups qui l'élargissent et la creusent bien en dedans. Un excellent système est, sur le névé, d'ouvrir d'abord la marche par un coup horizontal en tirant le manche du piolet à soi. puis ensuite de couper verticalement à l'aide de la panne, la neige au-dessus de la marche. Ainsi, on peut s'y tenir debout sans être gêné.

Lorsque les marches sont tracées en lacets, il n'est pas utile qu'elles soient très ouvertes (fig. 28), car les pieds s'y introduisent de côté; si elles sont tracées en échelle, au contraire, il faut qu'elles soient profondes et largement ouvertes, car le pied y entre par la pointe et il ne faut pas que la neige dure ou la glace repousse la cheville. D'autre part, si l'on descend face au vide, le talon ne peut se placer que dans une marche très ouverte (fig. 29).

Les deux procédés employés dans la taille des marches, c'est-à-dire la montée en lacets et la montée directe, présentent des avantages et des inconvénients (1).

Dans les couloirs de glace où se produisent des chutes de pierres, la montée directe est, à coup sûr, préférable. Elle fait gagner du temps et permet de rester moins exposé. En outre, elle diminue les risques de chute, l'alpiniste qui glisse trouvant immédiatement une cavité sous celle qu'il a quittée ou qui s'est effondrée. Enfin, on peut redescendre face à la montagne en utilisant les pieds et les mains. « Il est bien entendu qu'en pareil cas, dit Emile Fontaine (2), il n'est pas question de reléguer le piolet; celui-ci, constamment tenu entre le pouce et l'index d'une main, reste toujours en position d'éventuel secours. Si on préfère la complète liberté des mains, on peut, au moyen de la courroie spéciale, placer le piolet au poignet. Cette dernière façon de faire est moins recommandable ».

Toutefois, la montée en lacets, si elle fait perdre du temps, est toujours moins fatigante sur une longue pente. Le grand inconvénient de ce procédé, c'est qu'il oblige à décrire un demi-tour sur soi-même à la fin de chaque lacet, manœuvre parfois périlleuse et qui exige une encoche double des autres afin que les deux pieds puissent s'y tenir.

Lorsqu'on creuse une marche, au cours d'une montée en lacets, on doit toujours la tailler parallèlement au sens occupé par le pied resté en arrière; au cours d'une traversée horizontale d'un couloir de glace, les marches doivent être sur une même ligne. Il est bon que le second et le troisième de la cordée achèvent et agrandissent les marches que le premier a tracées. Ainsi, on les retrouvera excellentes pour le retour.

*(A suivre)* GEORGES CASELLA.

(1) Voir les nos 721,722, 723, 725, 726.

(2) Voir numéro 723.

*FOOTBALL-RUGBY*

# Une réforme nécessaire

## Il faut donner au Championnat de France une ossature solide et rationnelle.

Il est certain que la façon dont se disputait jusqu'ici le championnat de France de rugby a vécu. Nous aurons encore en 1912-1913, le temps faisant défaut pour appliquer des modifications profondes à son économie, un championnat disputé sur les mêmes bases que les précédents, mais, dès 1913-1914, nous entrerons dans une ère nouvelle.

Je pose tout d'abord en principe qu'il faut, à tout prix, respecter le drapeau des clubs. Nous ne sommes pas encore mûrs pour les luttes d'équipes purement régionales. Ce que nous avons déjà bien du mal à obtenir d'un joueur qui aime son Stade Français, ou son Stade Bordelais, ou son Racing Club de France, nous ne l'obtiendrions plus du tout de ce même joueur s'il n'avait plus à défendre ses couleurs bleu et rouge ou bleu ciel et blanc.

Ce premier point posé, et étant admis qu'il est navrant de voir, comme cette année, un comité régional très riche en bonnes équipes, n'avoir qu'une équipe qualifiée dans le championnat de France proprement dit, tout comme un comité régional qui ne possède qu'une ou deux équipes de deuxième ou troisième ordre; étant admis aussi qu'il est périlleux de faire disputer le championnat par demi-finales et finale qui, pour un but, éliminaient irrémédiablement une équipe malchanceuse, quelle méthode, donc, employer pour constituer un championnat de France vraiment équitable et régulier, et un championnat qui tienne en haleine les fervents du rugby de novembre à avril?

Or, j'ai reçu de M. A. Guillot, l'un des officiels de ce centre merveilleux pour le rugby qu'est le pays basque, l'exposé d'un projet qui m'a presque entièrement conquis.

Il consiste, après un laps de temps qui serait vraisemblablement de deux saisons — et qu'est-ce que deux saisons à côté de l'éternité? — à former une liste de treize équipes de première série qui seraient appelées à disputer, en poule, le championnat. Cette poule obligerait chaque club à jouer 12 matches, soit 6 sur déplacement et, 6 *at home*, ce qui n'est pas autrement exagéré, puisque ces douze matches s'étendraient sur près de cinq mois, soit 23 dimanches environ. Le grand championnat d'Association en Angleterre ne se dispute-t-il pas en une poule qui oppose un plus grand nombre de clubs, et qui, mieux encore, jouent un match aller et retour?

Donc, douze matches pour chaque club, c'est parfaitement admissible. Le résultat serait obtenu par addition de points: forfait, 0; perdu, 1; match nul, 2; victoire, 3.

Mon correspondant préconise ensuite une rencontre entre les deux derniers de cette poule de première série, et les deux finalistes d'un championnat de deuxième série qui se disputerait en éliminatoire. Les deux vainqueurs seraient appelés à jouer la poule de première série l'année suivante.

Pendant que nous y sommes, je préférerais carrément le système anglais. Il y aurait également une poule de deuxième série, avec 13 clubs, de troisième série même si c'était nécessaire, les deux premiers de chaque série inférieure prenant purement et simplement la place, pour la saison arrivante, des deux clubs classés derniers de la poule supérieure. Ce serait radical, cela permettrait un espoir sérieux aux leaders des séries inférieures, et forcerait les derniers de chaque série à disputer sérieusement leur chance jusqu'au bout.

La place me fait ici défaut pour exposer en détail ce complément du projet de M. Guillot. Il a trait aux opérations préparatoires, et nécessaires une seule fois, pour la constitution de cette première liste des 13 clubs de première série.

Pour éviter l'arbitraire qui pourrait résulter du choix de ces clubs, l'Union pourrait, tout en maintenant les championnats régionaux, reporter le classement sur deux saisons. En 1913-1914, les champions de tous les comités régionaux disputeraient une série d'éliminatoires distinées à laisser 7 clubs en présence, lesquels disputeraient une poule dont sortirait le champion.

En 1914-1915, les 7 clubs ayant disputé la poule et conséquemment champions de leur région l'année précédente, ne disputeraient pas leur championnat régional. Le résultat immédiat serait de décongestionner les championnats de comités, et de donner une chance sérieuse aux clubs non classés l'année précédente.

Comme en 1913-1914, l'U. S. F. S. A. ferait disputer une série d'éliminatoires entre ces nouveaux champions de comités, pour classer 6 clubs, lesquels viendraient compléter la liste des 13 clubs désormais classés — pour la saison suivante — dans la première série.

Pour désigner le champion de 1914-1915, il y aurait donc lieu de recourir à un système de fortune — il ne vivrait que cette seule et unique année — et l'on opposerait en un match final le vainqueur d'une poule entre les 7 classés de 1913-1914 et d'une poule entre les 6 classés de 1914-1915.

Et alors, dès 1915-1916, le football français aurait sa grande épreuve annuelle, régulière, logique, et permettant toutes les ambitions du haut en bas de l'échelle.

La question des déplacements serait simple à résoudre. De deux équipes, celle qui se serait déplacée chez l'autre une année, la recevrait l'année suivante, au cas où l'une d'elles passerait dans la série inférieure, l'équipe qui serait montée la remplacerait, hériterait de tous ses droits ou obligations.

Nous aurions alors une saison véritablement intéressante de bout en bout, et, comme on dit à la Chambre, nous épurerions singulièrement ces mares stagnantes que sont les Comités régionaux.

Trouvez-vous cela compliqué? c'est que vous n'avez pas suivi attentivement l'économie du projet. Son principal défaut est d'exiger deux années de préparation.

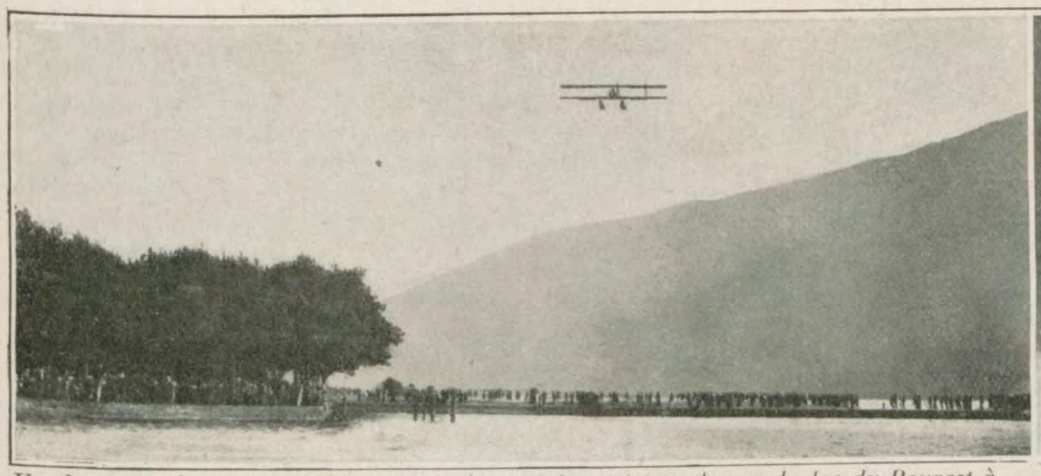
Mais un beau monument ne se construit pas en un mois.

GÉO LEFÈVRE.

(1) Cf. E. Fontaine, *Du taillage des marches dans la glace au cours d'ascensions. Echo des Alpes*, 1909, p. 267 à 275.

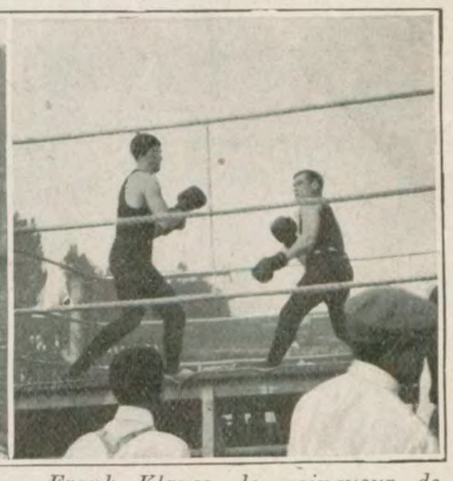
(2) *Ibid.*, p. 271-272.

# LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

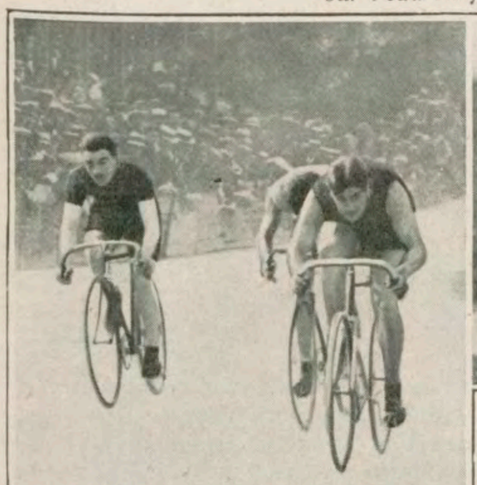


*Un de nos meilleurs aviateurs a réussi de superbes vols au-dessus du lac du Bourget à bord de son hydro-aéroplane Sanchez-Besa. Notre photographie le représente au moment où, après avoir évolué longtemps au-dessus d'Aix-les-Bains, il se dispose à descendre sur l'eau en face de son hangar.*

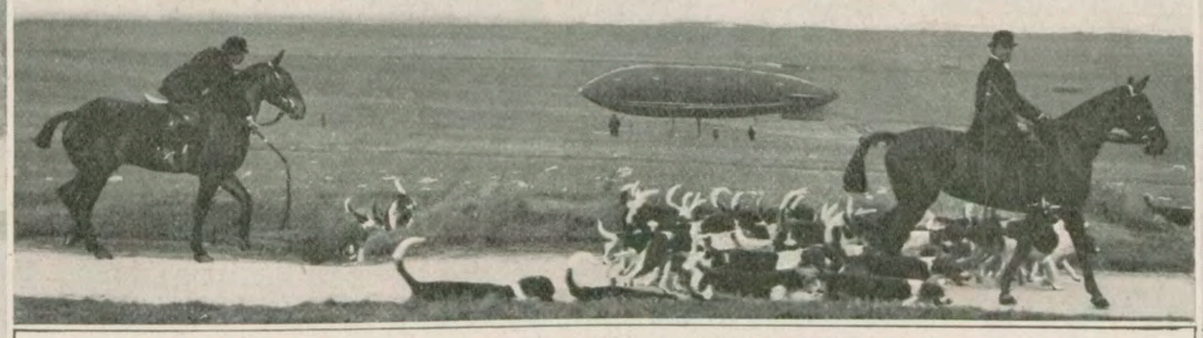
*Le roi de Grèce +, au cours de son séjour à Aix-les-Bains, se rendait chaque jour au hangar Sanchez-Besa, pour assister aux envolées de l'hydro-aéroplane au-dessus de l'eau.*



*Frank Klauss, le vainqueur de Georges Carpentier, est venu donner une exhibition à Marseille, Madol était son partenaire.*

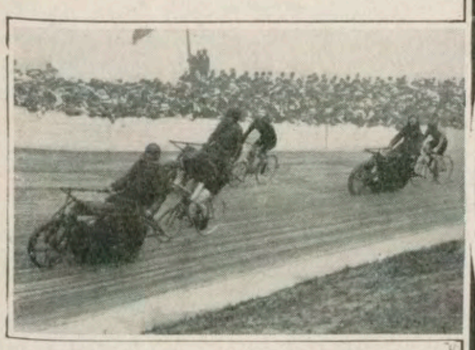


*L'arrivée d'un match au vélodrome de Marseille entre Hourlier, Védrine et Poulain. Hourlier fut le vainqueur.*



*Des sportsmen anglais se sont rendus à un rendez-vous de chasse en dirigeable; après l'hallali, ils sont remontés dans leur aéronef et ont regagné leur hangar. M. Deutsch de la Meurthe avait déja employé ce mode de locomotion pour se rendre à une chasse dans la vallée de Chevreuse.*

*Antoine Mourre, champion du littoral 1912 pour le saut à la perche et le 110 mètres haies.*



*Le Grand Prix de Berlin de demi-fond a été disputé le 11 août, entre Janke, Guenther, Vanderstuyft et Lavalade.*

*Cecile Healy, qui a remporté le 100 mètres à Joinville, le 15 Août.*

*Un propulseur électrique pour bateau de promenade; il permet une vitesse de huit nœuds à l'heure.*

*Boardman, qui s'est classé second derrière Cecile Healy.*

*Le Roi d'Ys à M. Marrien, président de l'Hélice-Club. Il a remporté la course des Cruisers, au Touquet.*

*Lavalade, vainqueur du Grand Prix de Berlin, photographié au moment où il a descendre après avoir fait un tour d'honneur.*

*Le lieutenant Reimbert qui vient d'être décoré pour ses beaux vols en Afrique.*

*L'équipe d'escrime du Stade Saint-Quentinois, qui a remporté le Challenge d'épée au cours du championnat d'escrime de Saint-Quentin, qui vient de se dérouler.*

*Le lt de Lafarge, chef du centre d'aviation de Biskra, chevalier de la Légion d'honneur.*

*Dupré (pneus Hutchinson) qui vient de battre à Buffalo, le record du monde du kilomètre, départ arrêté en 1 m. 14 s. 3/5.*

*Fenwick, l'aviateur anglais qui vient de se tuer en pilotant un monoplan de sa construction.*

*Le Concours militaire d'aviation qui se déroule actuellement dans la plaine de Salisbury est un triomphe pour l'industrie française. Nous donnons un à-côté de ce Concours. Des policemen tiennent l'appareil d'un concurrent.*

*Marc Pourpe, l'excellent aviateur qui, à peine remis de sa dangereuse chute du mois de mai, vient de voler, malgré la tempête, d'Etampes à Liège (435 kilomètres), sur son Blériot (hélice Chauvière).*

*Helen, qui est allé de Villacoublay à Deauville sur son rapide monoplan, en moins d'une heure 20.*

*HIPPISME*

# Un yearling de 100.000 francs

## C'est le prix qui a été payé l'autre jour pour Mont d'Or.

Un record a été battu à la séance de vente des établissements Chéri du mardi 13 août : les enchères ont atteint, pour le yearling Mont d'Or, le chiffre de 100.000 francs. Ce prix élevé, qui correspond bien d'ailleurs au nom du produit, a été donné par M. Wood, le représentant sous le nom duquel M. Widener fait courir ses chevaux pendant la durée d'un deuil, dont les circonstances tragiques sont encore présentes à la mémoire de tous.

Le record précédent appartenait en France à Le Souvenir, qui provenait de l'élevage de M. Mérino et avait été adjugé au duc de Gramont, pour 85.000 francs, à la vente du 17 août 1900.

Ce titre de détenteur du record ne lui a pas porté grand bonheur. Après avoir remporté le Prix de Sablonville pour son unique sortie à deux ans, il a eu une carrière sinon brillante, du moins longue, puisqu'il a couru jusqu'à l'âge de sept ans : il a disputé trente-huit courses en plat et dix-neuf courses en obstacles, s'adjugeant neuf victoires dans la première spécialité et trois dans la seconde, le tout pour un total d'environ 95.000 francs d'argent public. Il n'y avait pas là de quoi justifier les espoirs de son acheteur, qui, d'ailleurs, en avait abandonné la propriété vers le milieu de sa quatrième année.

MONT D'OR

Nous n'avons fait allusion jusqu'ici qu'au record français ; car, en Angleterre, il atteint un chiffre beaucoup plus élevé. Sauf omission, il appartient à Sceptre, que M. Robert Sievier acquit à la vente des yearlings du duc de Westminster sur l'enchère formidable de 10 000 guinées, soit environ 262.500 francs.

Cependant, la carrière de la valeureuse jument justifia par la suite l'importance de ce prix; elle triompha notamment à trois ans dans les Deux mille guinées, les Mille guinées, les Oaks et le Saint-Léger ; à quatre ans, dans les Hardwicke Stakes et les Jockey Club Stakes. Vers le début de sa quatrième année, son acheteur, M. Sievier, l'avait vendue à M. William Bass pour 625.000 francs. On voit qu'il n'avait pas réalisé une mauvaise opération.

Mais, tout cela est le domaine du passé : nous allons chercher à anticiper quelque peu sur celui de l'avenir en examinant la naissance de ce Mont d'Or déjà fameux.

Il est fils de Val d'Or et de Loneliness.

Sa mère est née en Angleterre en 1902. Elle a été importée en 1905 en France, où elle a donné en 1906 un produit par Pietermaritzburg, Rivadavia, qui n'a pas paru sur nos hippodromes. En 1907, elle est partie pour la République Argentine; là, elle a eu, probablement par Val d'Or, une fille, Voix d'Or, que l'on qualifie de très bonne gagnante. Elle est enfin revenue en France en 1910, couverte par Val d'Or, et elle a mis au monde, en 1911, Mont d'Or.

Cette Loneliness appartient à la famille 5, mais elle se rattache à une souche dont elle est, en France, la seule représentante : sa plus proche parente serait, en effet, la mère de Shannon, Census, qui, importée d'Amérique, est sa cousine au vingt et unième degré.

Cette souche n'est pas beaucoup plus représentée en Angleterre. Toutefois Loneliness compte parmi ses ascendantes directes quelques mères de gagnants. C'est ainsi que sa quatrième mère, Avondale, a produit Avontes, un vainqueur de handicaps; sa troisième mère, Avonwick, a eu pour fils Stourhead, qui, en dehors des Goodwood Stakes, a remporté, lui aussi, quelques handicaps. Enfin sa mère, Wolf's Cry, a produit Saint-Wolf qui, après avoir triomphé dans les Newmarket Stakes et le Sandringham Foal Plate, a figuré dans d'autres courses importantes. Ce Saint Wolf, entre parenthèses, a été importé en France en 1909 ; il y a fonctionné comme étalon jusqu'au moment où, en 1911, il a été exporté en République Argentine.

Bref, sans être en pleine floraison, la souche de Loneliness est capable de reproduire honorablement. Son pedigree ne contient que des inbreedings éloignés sur Melbourne, sur Stockwell et sur Touchstone ; mais il présente le croisement Galopin-Barcaldine que nous avons vu réussir notamment avec Perth et avec Macdonald II.

Bien qu'il fonctionne en République Argentine, le père de Mont d'Or, Val d'Or, est bien connu de tous les sportsmen français. On se rappelle qu'il faisait partie de ce fameux trio, qui a marqué la seconde année de production de Flying Fox et qui se composait de Jardy, Adam et Val d'Or. Tous trois furent atteints par l'épidémie, qui sévit à cette époque sur l'écurie de M. Edmond Blanc ; mais c'est Val d'Or qui en souffrit le moins. Sur les neuf courses de sa carrière à deux et trois ans, il remporta huit victoires parmi lesquelles la Poule d'Essai, le Prix la Rochette, le Prix Monarque et les Eclipse Stakes, et atteignit le total de 493.000 francs de prix. Sa seule défaite fut essuyée dans le Grand Prix de Paris. Sa mère Wandora appartient à la famille 39 ; elle a eu, avant lui, Vinicius, qui fonctionne en France aux haras nationaux et dont la production, tout en étant honorable, ne s'élève pas au-dessus d'une certaine moyenne. Cette famille 39 tend d'ailleurs à disparaître complètement chez nous : Wandora a été exportée en Allemagne ; son unique fille Whig semble maintenant consacrée à l'anglo-arabe ; quant aux trois autres poulinières, qui en complètent la représentation, elles n'ont jamais rien donné d'intéressant.

La réussite de Val dOr en Argentine peut s'expliquer par les éléments de croisement qu'il a rencontrés là-bas ; en tout cas, l'exemple de son demi-frère, Vinicius, ne nous permet pas de l'accepter sans réserves. Son pedigree contient trois inbreedings assez éloignés sur King-Tom, sur Stockwell et sur Sweetmeat.

L'alliance de Val d'Or et Loneliness donne tout d'abord un inbreeding très rapproché sur Galopin; or, on trouve déjà chez Flying Fox, le père de Val d'Or, cet inbreeding à un degré de rapprochement tel qu'il en est incestueux. De semblables éléments ont donné souvent de bons résultats; ils peuvent cependant produire des chevaux doués d'un mauvais caractère.

Le pedigree de Mont d'Or contient en outre un inbreeding normal sur See Saw et un autre éloigné sur Stockwell. Comme outbreeding nous avons : du côté du père, Galopin et See Saw; du côté de la mère, Hampton, Galopin et Barcaldine.

Donc, dans l'alliance, plusieurs combinaisons peuvent intervenir : soit l'inbreeding sur Galopin, soit les croisements suivants : Galopin-Hampton, Galopin-Barcaldine, See Saw-Galopin ; or, chacune de ces combinaisons peut invoquer de nombreux exemples de succès.

En somme, nous manquons d'éléments de comparaison pour aboutir à une appréciation solide ; malgré cela, je n'ai pas une grande confiance en l'avenir de Mont d'Or, surtout si, comme je le crois, Loneliness a été envoyée à Val d'Or, plusieurs années de suite : car une alliance aussi concentrée ne peut être répétée impunément. En outre, j'ai peur que l'influence de l'excellente famille de Loneliness ne soit pas suffisante pour contrebalancer le défaut d'aptitude de la famille de Val d'Or.

RENÉ RIONDET.

# Concours hippiques

## Deux chevaux battent le record du saut en hauteur

Le premier article des statuts élaborés par le Comité de la Société hippique française, le 11 décembre 1865 — il y a 47 ans — était ainsi conçu :

« Il est fondé à *Paris* une société ayant pour but de favoriser et développer l'emploi du cheval de service produit en France. »

Ces quelques lignes devaient rendre à l'élevage français d'inappréciables services et l'équitation est devenue, grâce à elles, l'art hippique dans lequel devaient exceller des cavaliers comme MM. Berille, de Pimodan, Crousse, comte d'Havrincourt, baron de Saint-Léger, et, plus près de nous, les officiers qui, à Londres, firent applaudir tout récemment en Angleterre les couleurs françaises.

Mais nous sommes bien loin de ce premier concours hippique, doté de 50.000 francs de prix, qui eut pour cadre le palais de l'Industrie, du 11 au 23 avril 1866! En 1874, Nantes voyait se créer le premier concours régional; en 1875, Bordeaux à son tour entrait dans le mouvement ; en 1876, les cinq concours régionaux étaient établis : du Sud-Ouest à Bordeaux, de l'Est à Nancy, de l'Ouest à Nantes, du Sud-Est à Lyon, du Nord à Lille, d'abord, à Boulogne-sur-Mer ensuite.

Ils se sont multipliés depuis et une double performance vient d'être réalisée à Vittel qui témoigne de la maîtrise toujours plus grande de nos cavaliers et des incontestables progrès faits par les excellents chevaux qu'ils pilotent. Dans le championnat de hauteur, Biskra à MM. Dunn et Lœwenstein, monté par M. F. de Juge-Montesquieu et Montjoie III, à MM. Rovira et Ricard, monté par M. Ricard, ont, en franchissant 2 m. 36, battu le fameux record de Conspirateur, 2 m.35 établi en 1906 et imbattu jusqu'ici. Si l'exploit réalisé est magnifique, le fait est surprenant qu'il ait pu l'être en même temps, par deux chevaux.

Il avait fallu quatre ans à Conspirateur, monté par le capitaine Crousse, pour atteindre les 2 m. 35 qui paraissaient imbattables : en 1902, il sautait 1 m. 90; 2 m. 23 en 1904; 2 m. 20 en 1905: 2 m. 35 en 1906.

Le cavalier de Biskra, M. F. de Juge-Montesquieu avait fait en 1910, au Grand Palais, une chute très grave avec Jubilée. On voit qu'il n'a rien perdu de sa crânerie sur l'obstacle. Biskra est d'origine américaine, mais Montjoie III, par Le Basilic et Mirabelle est plus connu des sportsmen. Agé actuellement de 11 ans, il gagna, sous les couleurs du comte d'Espous de Paul, plusieurs courses plates et d'obstacles.

De prochains concours — celui de Saint-Sébastien notamment du 11 au 20 septembre — mettront peut-être en présence les deux glorieux « dead-heaters » ; la question de supériorité sera peut-être alors établie et le nouveau record battu. Il ne saurait toutefois l'être de beaucoup.

RENÉ BIERRE.

# A Deauville

## Le Grand Prix a causé une surprise.

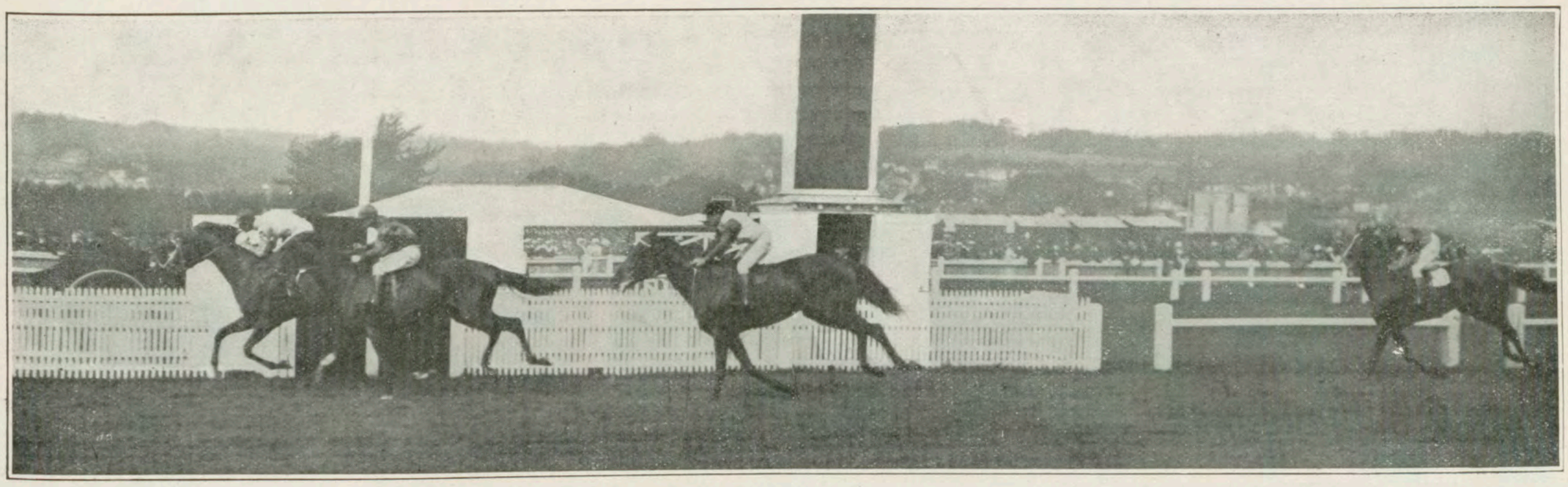
Le mauvais sort qui s'est attaché, cette année, aux favoris, dans toutes les grandes épreuves, qui les a poursuivis avec acharnement à Deauville, ne s'est pas démenti dimanche. Le Grand Prix s'est terminé par une nouvelle surprise. Qui aurait pu croire, au printemps, que sur les quelques Grands Prix de cent mille francs que les trois ans ont à se partager, deux reviendraient à Gorgorito ? Le poulain de M. San Miguel était à ce moment bien obscur et rien ne permettait de voir en lui autre chose qu'une simple utilité. Sa première performance notable fut une place de troisième dans le prix de Villaron, en avril, à Longchamp, tout près d'Impérial II et de Coral II. Zénith II, Gayoffe, auquel il a rendu, dimanche, six livres, et Manthorpe finirent, devant lui, quinze jours après, dans le Biennal. Il n'exista pas un instant dans le Derby, pas plus que dans le Grand Prix, et il fut décidé, à l'unanimité, qu'il y était très surclassé. Sa victoire, dans le Grand Prix d'Ostende fut donc une brusque et complète révélation. Il y triompha, après une lutte magnifique, du cheval belge Equité, de Prédicateur et de Dundee, mais ce grand succès fut sans lendemain, et après son échec du Grand Prix de Vichy où Prédicateur, Gayoffe, Castagnette V et Bénédictin de Soulac finirent devant lui, et celui non moins catégorique qu'il subit plus récemment dans le Prix Florian de Kergorlay, à Deauville, on peut se demander ce que valait sa performance de Deauville et si elle n'était pas un peu chanceuse. Le poids qu'il rendait à Vichy ne semblait pas excuser suffisamment sa défaite trop complète. Sa victoire de dimanche le remet en vedette et le classe décidément parmi les meilleurs poulains de l'année, car elle a paru aussi régulière que décisive. Monté excellemment par Sharpe, il est venu régler à la distance, sans grande discussion et aussi nettement que possible, Shannon, Foxling, Gayoffe et Amoureux III qui étaient aux prises dans la ligne droite.

Un écart de vingt livres explique suffisamment la revanche très complète que Gayoffe a prise sur son vainqueur du Grand Prix de Vichy, Prédicateur. On peut admettre encore, à la rigueur, qu'Amoureux III qui précédait de trois longueurs Foxling dans le prix Eugène Adam, ne l'ait plus battu que d'une tête à six livres. Mais ce point pourtant est moins sûr, car le poulain de M. Belmont semblait avoir bien des livres en main quand il a battu le cheval de M. Deutsch de la Meurthe. Est-il meilleur sur 2,000 mètres que sur 2.600 ? C'est possible. Il est possible aussi que Belhouse ne s'entende pas parfaitement avec lui. En tout cas, il a paru dans le parcours beaucoup moins brillant qu'à Maisons. Sightly s'est usée dans une course en avant bien audacieuse. De Made in England, de Basse Pointe, qui comptaient de nombreux partisans, il n'a jamais été question. L'excellente jument paraît décidément déchue.

Les trois ans, qui avaient gagné le Grand Prix treize années de suite de 1894 à 1906, y avaient régulièrement échoué depuis. La place était depuis aux vétérans et aux quatre ans, Punta Gorda, Cheik, Biniou, Joie, Basse Pointe. Gorgorito qui l'interrompt portait le même poids que Fourire, le Samaritain, et à une livre près le même que le gagnant de 1906, Maintenon.

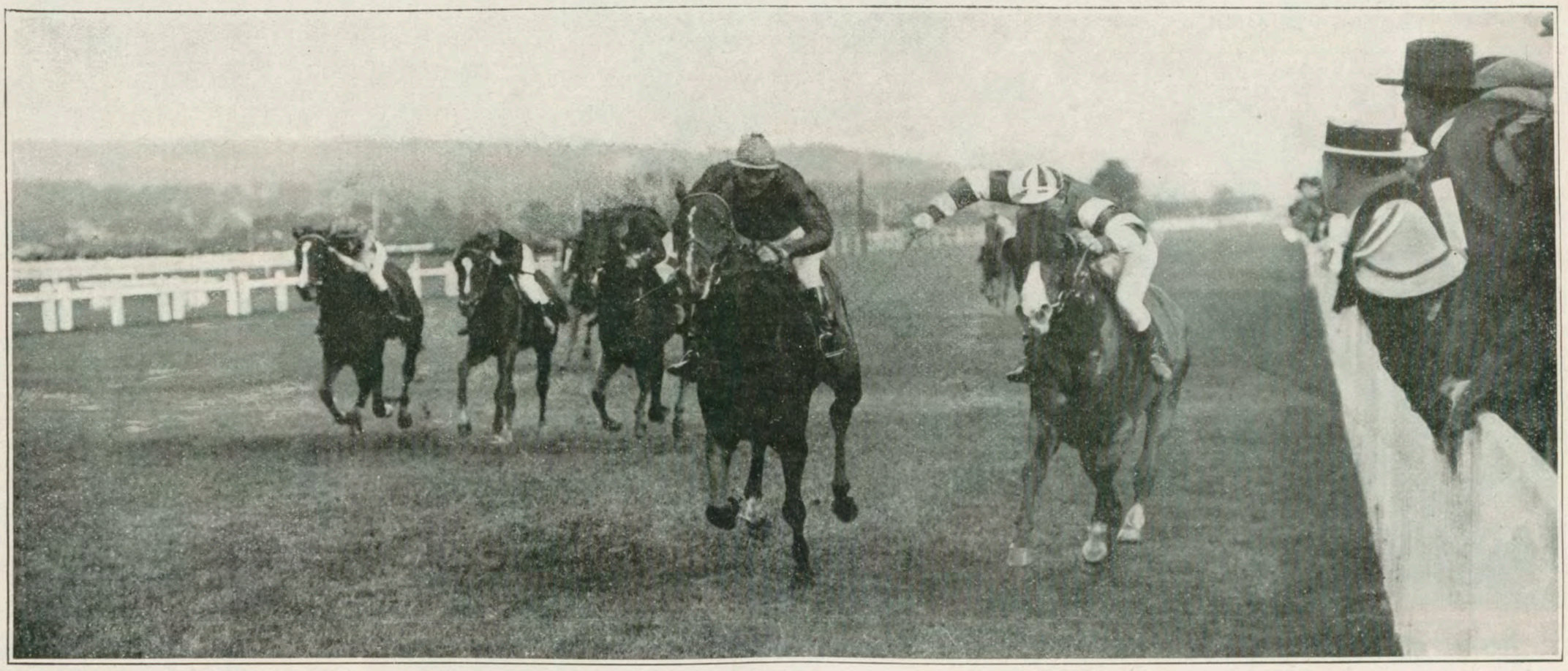
STUART.

# LA GRANDE SEMAINE DE DEAUVILLE

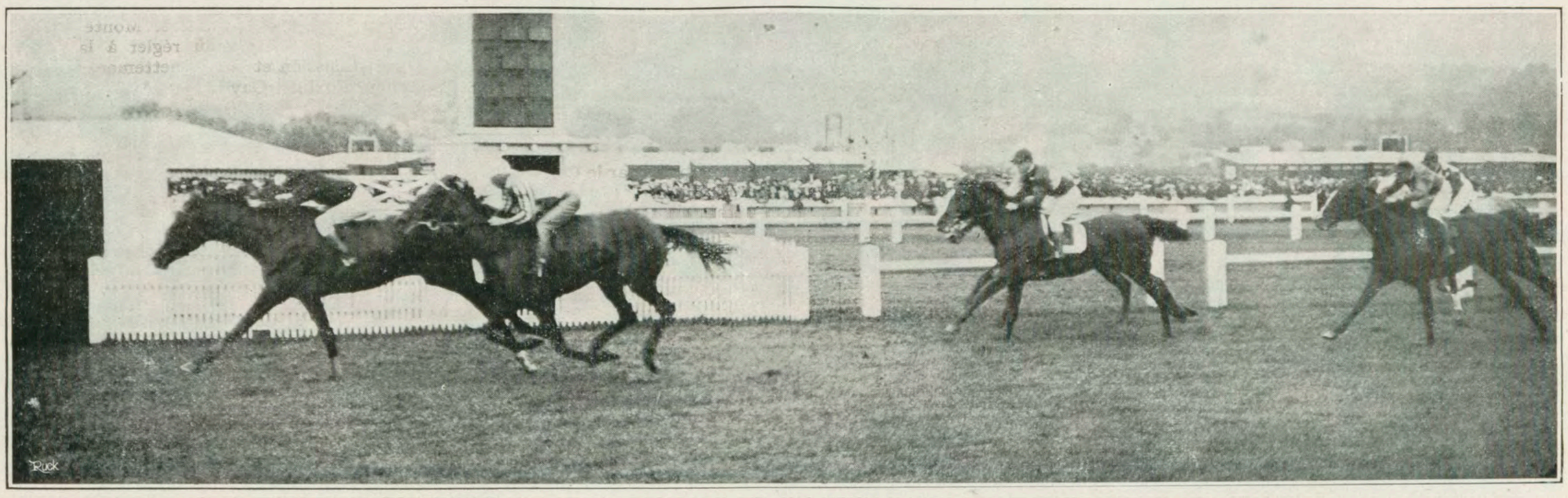


Foxling Antonello Flush-Royal Comédia

**LE PRIX DES DUNES (2.600 mètres 10.000 francs). — Deauville, 13 Août. — L'arrivée.**
**Omnis a mené devant Comédia, Foxling, Antonello et Flush-Royal. En face, Omnis était toujours en tête. Dans la ligne droite, Foxling avait l'avantage et repoussait une vive attaque d'Antonello. Il gagnait d'une demi-longueur.**



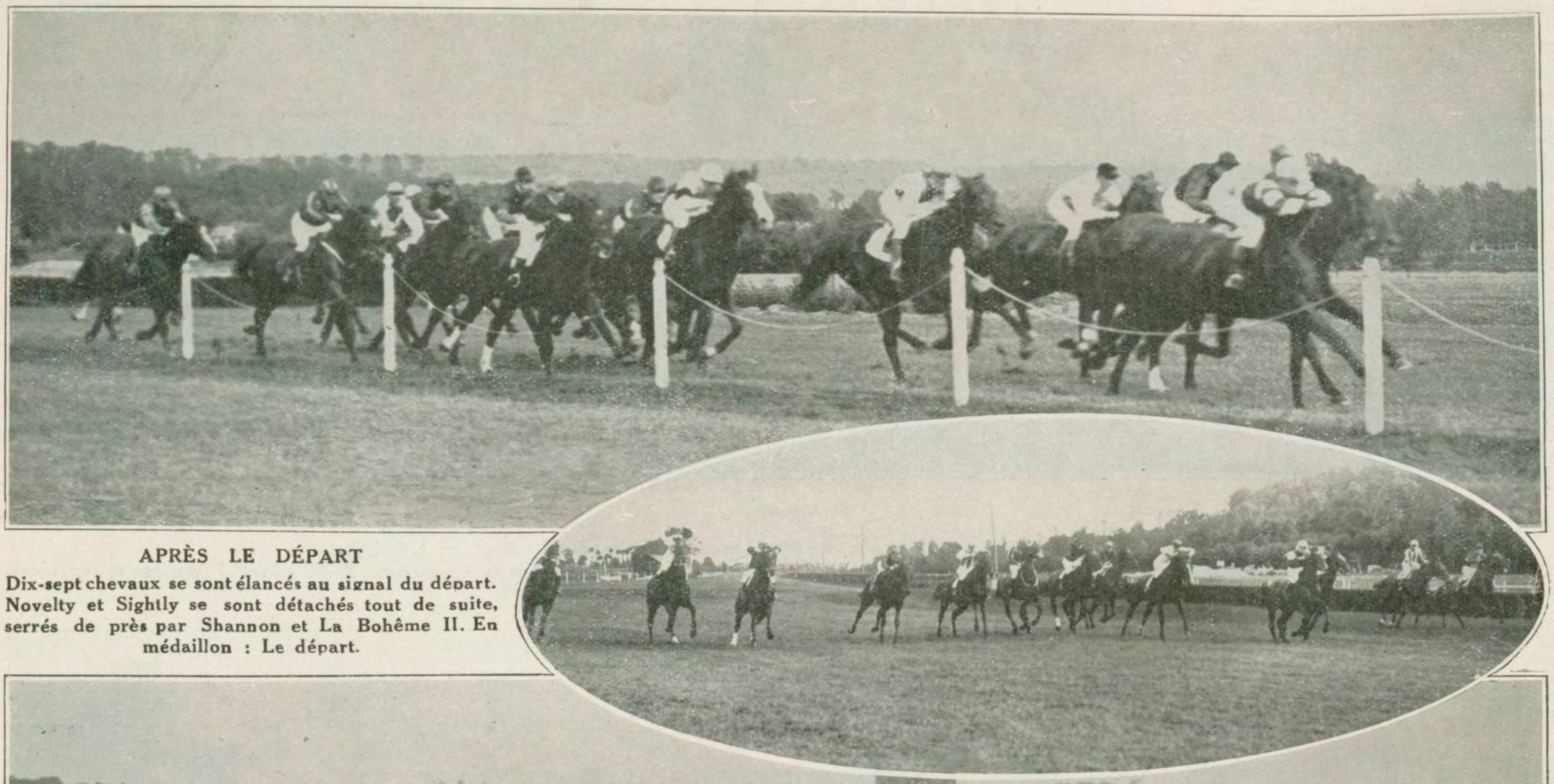
**LE CRITERIUM DE DEAUVILLE (1.200 mètres 20.000 francs) — Deauville, 13 Août. — L'arrivée.**
**Fil d'Ecosse, Blarney, Dagor et Zephyrus ont été les premiers. Blarney se détachait bientôt et semblait dominer la situation, mais Dagor, énergiquement monté par Stern, venait l'attaquer et le battre d'une tête sur le poteau.**



Lynx Eyed Padoue II Templier III Médaillon La Chananéenne

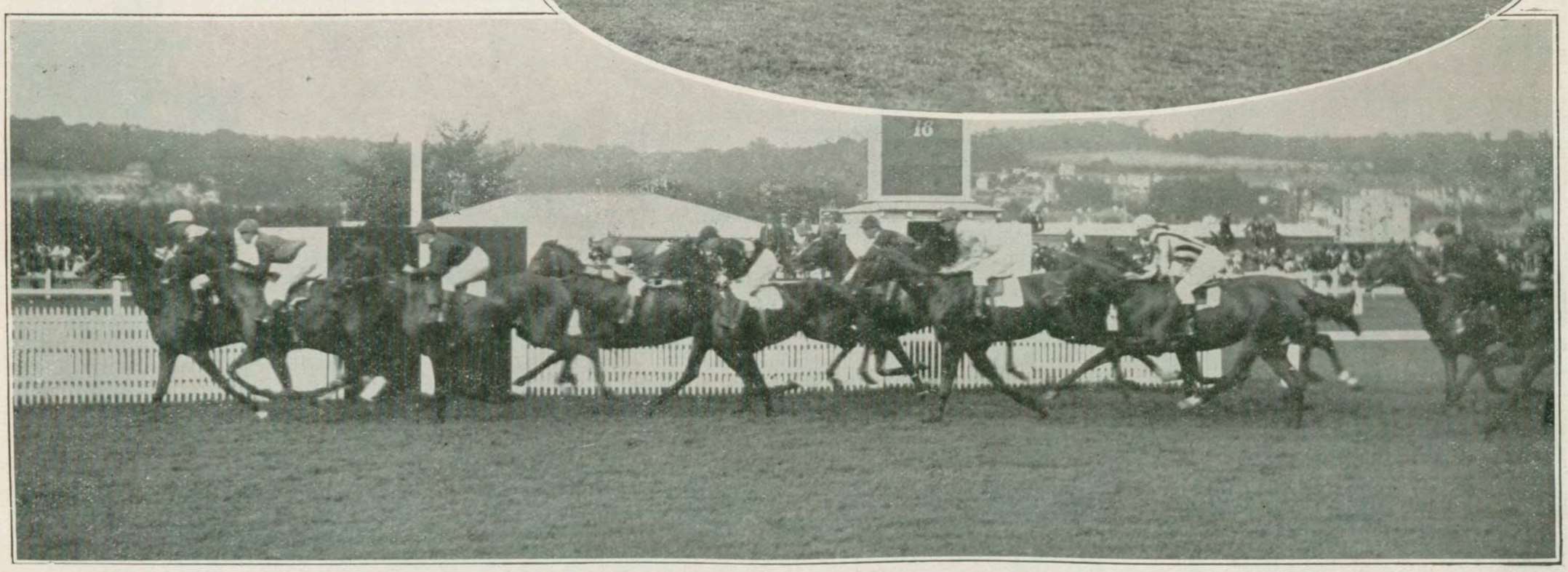
**LE PRIX GUILLAUME-LE CONQUÉRANT (2-000 mètres 15.000 francs) — Deauville, 15 Août. — L'arrivée.**
**La Chananéenne, Maboul II et Padoue II se sont élancés en tête. En face, Relique menait devant la Chananéenne, Maboul II, Templier III et Padoue II. Dans la ligne droite, Lynx Eyed et Padoue II survenaient. Le cheval de W. Botten l'emportait d'une demi-longueur sur Padoue II, Templier III finissait troisième à deux longueurs.**

# LE GRAND PRIX DE DEAUVILLE



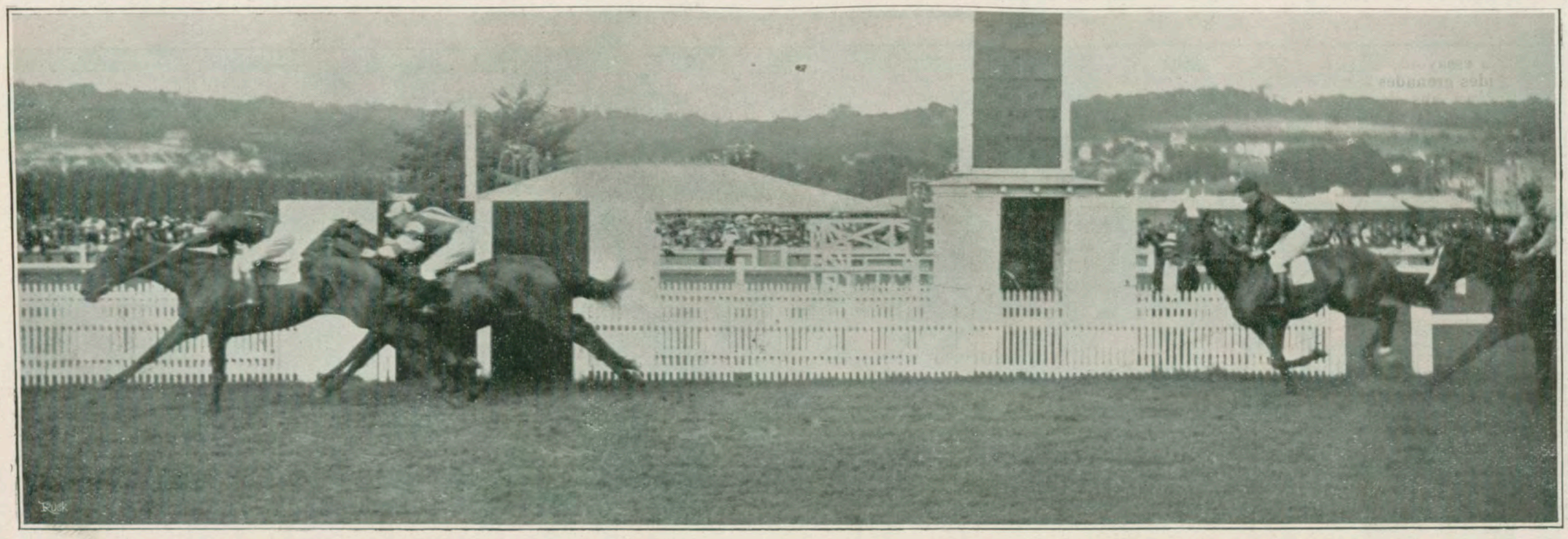
APRÈS LE DÉPART

**Dix-sept chevaux se sont élancés au signal du départ. Novelty et Sightly se sont détachés tout de suite, serrés de près par Shannon et La Bohême II. En médaillon : Le départ.**




LE PREMIER PASSAGE

**En face, Sightly qui menait lâchait pied et Novelty venait en tête accompagné de Shannon. Entre les tournants Foxling et Gayoffe se joignaient à eux. A l'entrée de la ligne droite, Shannon poussé par Mac Gee, apparaissait en tête, toujours suivi de Gayoffe et Foxling.**



Gorgorito Gayoffe Shannon Amoureux III

L'ARRIVÉE DU GRAND PRIX DE DEAUVILLE (2.600 mètres 100.000 francs.) — Deauville, 18 août

**A la distance, Sharpe qui s'affirme de plus en plus jockey de grande classe, amenait Gorgorito en dehors et, dans un rush remarquable, il s'assurait la victoire par une demi-longueur. Gayoffe enlevait de peu sur la fin, la seconde place à Shannon, dont la course a été excellente. Amoureux III terminait quatrième.**

*NOS GRANDES ENQUÊTES*

# LA FRANCE A-T-ELLE LA MAITRISE DE L'AIR ?

De l'avis de tous, nos aviateurs civils ou militaires sont considérés comme les meilleurs du monde.

La France a été le berceau de l'aviation, comme elle a été celui de l'automobile; nous avons été les premiers à posséder des moteurs légers et robustes, des appareils rapides et stables.

Alors que les oiseaux mécaniques avaient peine à quitter leurs nids, nous avions déjà une organisation militaire très sérieuse. Plus tard, nous nous sommes attribué sans lutte tous les records et toutes les grandes courses d'aviation, il semblait que nous n'avions qu'à nous présenter pour vaincre.

Tandis que chacun de nous se répétait ces constatations agréables à notre amour-propre, nous marquions insensiblement un arrêt dans notre effort; nos voisins, au contraire, travaillaient dans l'ombre et organisaient une redoutable armée aérienne.

C'est notre confrère, Ch. Faroux, qui a lancé le premier un cri d'alarme pour signaler le péril. Les précisions qu'il donne sont grosses de menaces ; aussi avons nous demandé, aux personnalités de l'aviation, ce qu'il fallait faire pour défendre et au besoin reconquérir la suprématie aérienne dont nous sommes si fiers.

Avant de donner les réponses que nous avons reçues, nous publions quelques passages de l'article où Ch. Faroux expose notre situation comparativement à celle de l'Allemagne.

### Ch. Faroux

« Voici ce que dit notre confrère dans l' " *Auto* " du 2 août :

L'empire germanique possède actuellement, prêts à prendre les airs, 244 aéroplanes de guerre. Vous avez bien lu : *deux cent quarante-quatre*.., Oui, mais pas de pilotes, objectera-t-on, et pour un peu, quelqu'un me resservira le fameux argument que la race teutonne ne s'accommode pas de l'héroïsme individuel. Allons ! regardons la vérité en face et ne nous payons pas de formules : le corps des officiers allemands compte, à l'heure où j'écris ces lignes, 391 pilotes brevetés; à l'heure où vous me lirez, ce nombre sera déjà augmenté d'une demi-douzaine d'unités, car on ne chôme pas à Johannisthal.

. . . . . .

L'Allemagne possède aujourd'hui treize dirigeables de guerre d'une valeur formidable. Ce sont des cuirassés aériens doués d'un énorme pouvoir offensif. Ils sont armés de canons à tir rapide et à longue portée, placés *au-dessus et sur les côtés de la coque*, pouvant balayer la terre et les airs. Pendant que nous essayons à quelques centaines de pieds au-dessus du sol — distance où la vulnérabilité est considérable — pendant que nous essayons, dis-je, de projeter quelques timides grenades à main, les Allemands, par deux ans de pratique sévère, ont mis au point les méthodes de tir du haut de ces *dreadnoughts* aériens. Le 27 octobre 1911, le *Zeppelin-IX*, premier en date des croiseurs cuirassés, le premier aussi à être équipé de tourelles, a manœuvré à 1.500 mètres de hauteur vingt heures durant, sans un seul atterrissage.

A la vitesse de 77 kilomètres à l'heure, il parcourait durant quatorze heures et demie toute la frontière française, après quoi, au travers d'un brouillard intense, il se dirigeait vers Bade et croisait plusieurs heures au-dessus de cette ville. Le lendemain, se tenant à l'altitude de 1.800 mètres — où il est pratiquement invulnérable — et faisant feu de tous ses canons, il balayait, en dix-sept minutes, les silhouettes et un village artificiel disposés sur un champ de manœuvres situé à quelques kilomètres de Bade (1).

. . . . . .

Un de nos pilotes militaires les plus réputés, et qui est en même temps officier de grande valeur, m'a dit un jour : « *Contre les dirigeables allemands, un aéroplane qui se risquera à moins de cinq cents mètres est un aéroplane détruit.* »

. . . . . .

Aujourd'hui, la preuve est faite : la flotte aérienne allemande peut être sur Paris en quatre heures, sur Londres en huit heures. Avec leurs obus à la macarite (le nouvel explosif) les canons auront vite déterminé une terrible panique du populaire. Ces énormes *dreadnoughts* croisant à grande hauteur, passant invulnérables au-dessus de toutes les troupes et fortifications hostiles, pourront planer longuement au-dessus de notre territoire. Bien en arrière de notre front de bataille, ils pourront imposer leurs conditions, parce qu'ils s'attaqueront uniquement aux grands centres.

CH. FAROUX.

(1) Consulter également à cet égard les beaux résultats obtenus au terrain d'artillerie de Jeuterbog et à l'école aérienne de Metz.

### Lucien Millevoye

Il nous faut cinq mille appareils et trois mille pilotes exercés dit le distingué député de Paris, qui mène le bon combat à la Chambre en faveur de notre organisation aérienne qu'il voudrait de premier ordre.

Votre enquête va me permettre d'apporter une documentation très importante à l'interpellation que j'ai adressée au ministre de la Guerre sur l'organisation de l'aviation militaire, interpellation qui sera discutée devant la Chambre dans la session d'automne.

Il est grand temps d'aboutir à une *loi organique* de l'aviation et à la création d'une *école centrale aéronautique*. En dehors de ces deux solutions, il n'y aura que tâtonnements, tiraillements, défaut d'ensemble, irresponsabilité et décadence.

Notre marine a perdu le second rang, qu'elle a occupé pendant plus d'un siècle, par suite de la querelle prolongée entre la jeune et la vieille marine et des polémiques engagées sur les divers types d'unités de combat.

Allons-nous compromettre notre supériorité aéronautique en nous livrant pendant des années — qui seront des années de recul — à de byzantines controverses sur l'avantage des *dirigeables*, des *aéroplanes* et des *hydro-aéroplanes?* Ces divers instruments de progrès et de défense doivent être étudiés, mis au point, utilisés avec un égal souci du bien public.

LUCIEN MILLEVOYE

Certes les crédits, indispensables pour une telle œuvre de préservation et de sécurité nationales, seront considérables. Ils seront proportionnés au plan que présentera le gouvernement et que les Chambres n'hésiteront pas à adopter, s'il est soutenu par de fermes déclarations. C'est au moins une prévision de *trois années* qu'il faudrait prendre pour base, si l'on veut résoudre hardiment et loyalement le problème. *Cinq mille appareils et trois mille pilotes exercés :* c'est ce que la France doit posséder à la fin de 1914 ou dans le courant de 1915. Si on lésine, si on marchande, si on essaie de couper les ailes à l'espérance française, nous en appellerons à la France elle-même, et nous verrons bien qui aura le dernier mot.

Toutes les objections puériles ou intéressées accumulées contre l'aérostation tombent les unes après les autres. Mais c'est à force de prodiges, que nos pilotes de l'air ont dû triompher de la malveillance ou de la routine administrative. On les a obligés en quelque sorte à la réfutation par l'héroïsme. Ils ont prouvé, ils prouvent chaque jour par d'admirables sacrifices ce que l'on peut attendre de l'audace et du génie de notre race. Ce que nous réclamons pour eux et pour la patrie, c'est le concours *résolu* des pouvoirs publics, l'appui du Parlement, des récompenses officielles, la certitude qu'ils ne seront pas seulement suivis du regard, mais assistés de toutes les forces vives de la nation.

LUCIEN MILLEVOYE,
député de Paris.

### André Beaumont.

Le vainqueur des grandes épreuves aériennes de l'an dernier, André Beaumont, déclare qu'il faut encourager l'aviation maritime autant si non plus que l'aviation militaire.

La *Vie au Grand Air* a bien voulu me demander mon opinion sur la question de savoir si la France possède encore sa suprématie aérienne.

Il m'est impossible de contrôler exactement les chiffres représentant les puissances aériennes principales de l'Europe, mais il faut admettre comme exactes, ceux qui ont été publiés par M. Faroux dans le journal l'*Auto*. Il est certain que nous avons possédé il y a quelque temps une suprématie incontestable, que nous en avons été fiers, trop fiers peut-être, et que nous l'avons proclamée à tous les échos avec une candeur et une insouciance de l'avenir qui, malheureusement, font partie intégrante du caractère français. Les autres puissances, et plus particulièrement les puissances voisines, dont l'esprit de défense est toujours en éveil, n'ont pas tardé à nous suivre dans cette voie et malheureusement il faut bien l'avouer, à nous rattraper dans les progrès que nous avons fait accomplir à l'arme nouvelle.

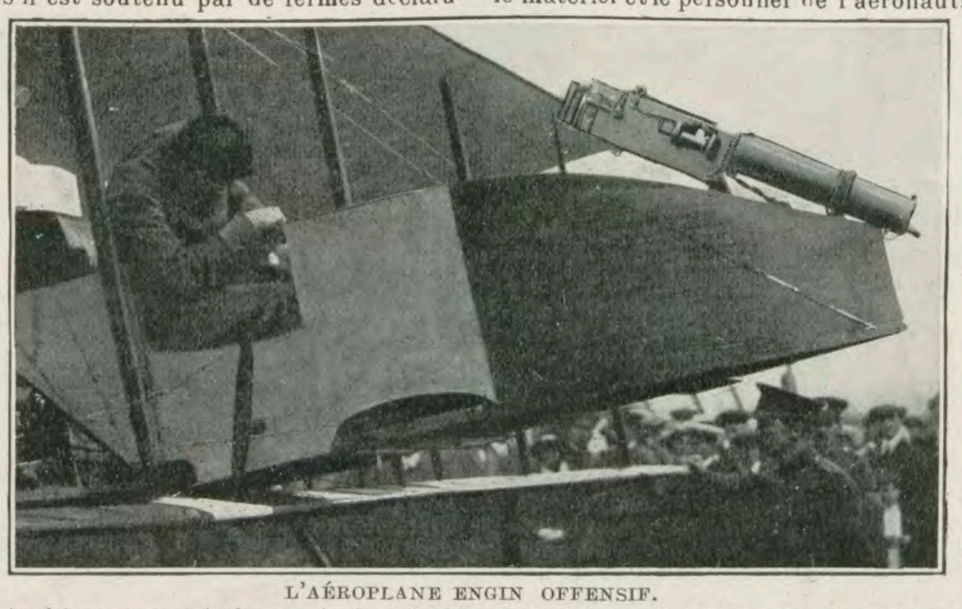
ANDRÉ BEAUMONT.

Si les chiffres comparatifs des flottes aériennes de la France et des autres puissances sont pour nous pleins de menaces, il nous reste encore une consolation, celle d'avoir la supériorité incontestable, quant au personnel de cette flotte. Nos pilotes d'aéroplanes civils ou militaires sont encore les premiers du monde, ils le seront encore longtemps ; il ne faut pas cependant s'endormir sur une constatation flatteuse mais insuffisante, il faut continuer à augmenter avec la plus grande rapidité les effectifs de notre flottille, le matériel et le personnel de l'aéronautique militaire et surtout, à faire marcher de pair avec le développement de l'aviation militaire, celui de l'aviation maritime.

Une nouvelle arme a pris naissance : l'hydro-aéroplane, qui s'adapte de jour en jour à son rôle fluvial et maritime, certains même de ces appareils sont susceptibles de constituer des appareils mixtes de tout premier ordre.

Ne négligeons donc rien pour sortir du *statu quo* actuel, qui menace de s'éterniser. L'effort énorme que la France a fourni au début n'est pas suffisant, il doit être suivi d'un labeur de chaque instant; ce n'est qu'au prix d'une pareille persévérance que nous parviendrons à établir et à maintenir notre avance.

ANDRÉ BEAUMONT.



L'AÉROPLANE ENGIN OFFENSIF.

*En Angleterre on a fait des essais de mitrailleuse à bord des aéroplanes; les résultats ont été satisfaisants.*

### Roland Garros.

Nous avons encore la suprématie de l'air dit le vainqueur du Circuit d'Anjou, mais nous serons dépassés en deux ans si nous ne poursuivons pas l'effort énorme que nous avons produit.

La France est encore maîtresse de l'air elle possède le meilleur moteur d'aviation qui existe, les meilleurs appareils, les meilleurs pilotes ; elle a encore sûrement la supériorité du nombre.

Pour maintenir cette avance, il est *urgent* de faire un effort sérieux, comme celui qu'on fait à l'étranger pour nous rattraper. C'est surtout pour les aéroplanes qu'il faut faire des sacrifices : ce sont eux qui rendront les plus précieux services et seront le plus souvent utilisables. Mais ce serait une faute grave de négliger les dirigeables qui dans certains cas, ne pourraient pas être suppléés par des plus lourds que l'air : il faut de *bons dirigeables*.

L'hydro-aéroplane est un engin à mettre au point : on n'a encore obtenu que de faibles résultats qui justifient mal l'engouement exagéré du moment : le meeting de Monaco n'est pas une expérience probante, pas plus que les autres démonstrations qu'on a faites sur eau calme.

En somme, cette question est très intéressante à étudier pour l'avenir, mais je suis persuadé qu'actuellement, et pour quelque temps, les aéroplanes ordinaires sont capables de rendre à la marine des services meilleurs et plus réguliers que les hydro-aéroplanes : On peut très bien s'envoler du pont d'un cuirassé et, avec un peu d'habitude, revenir s'y poser sans trop de difficulté : économie de temps sur les manœuvres compliquées de la mise à l'eau et de l'embarquement de l'hydro. Possibilité d'emporter plus de poids utile en remplacement du poids du flotteur, surtout possibilité de sortir par des mauvaises mers qui rendraient absolument impossible pour le moment l'usage d'un hydro.

On ne peut rien faire sans crédit et il faut que nous dépensions beaucoup d'argent pour rester maîtres de l'air ; l'étranger nous a donné l'exemple du sacrifice et de l'effort : nous serons dépassés en deux ans si nous ne le suivons pas. Or, l'aviation est une arme très économique par rapport aux autres, et combien efficace si l'on veut bien apprendre à s'en servir ! Nos appareils sont encore de beaucoup les meilleurs ; notre race a montré des qualités spéciales pour l'aviation : il ne nous manque plus que : 1° Des crédits : 2° Une organisation autonome et compétente et bien débarrassée de toute notre vieille bureaucratie administrative : 3° Une école nationale qui nous donne de bons, de *vrais pilotes* et de vrais mécaniciens.

GARROS.

### Le commandant Ferrus

Le commandant Ferrus, un des plus actifs membres de la Commission Sportive Aéronautique, trouve que nous avons beaucoup à travailler pour imposer notre suprématie.

L'article du camarade Faroux, sur lequel vous voulez bien attirer mon attention, me paraît tout à fait exact dans son ensemble, et j'en dirai autant d'une très intéressante étude publiée, sur le même sujet, par M. Mirguet dans l'*Echo des Sports* du 7 août. J'ai cependant quelques objections de détail à faire à leur thèse commune.

Je pense comme eux que nous avons perdu toute espèce d'avance sur l'Allemagne au point de vue de l'aéronautique. Je ferai d'ailleurs observer, en ce qui concerne les dirigeables, que nous n'avons jamais eu sur nos voisins qu'une avance *théorique*.

DIRIGEABLES

Après les belles expériences du ballon la *France*, de Renard et Krebs, expériences qui montraient que nous tenions la solution du problème, nous sommes restés près d'une vingtaine d'années sans *rien* faire et, sans l'heureuse intervention de l'initiative privée, nous en serions vraisemblablement encore au même point. Grâce à une pléiade d'hommes de caractère et de talent, au premier plan desquels se place le général Zeppelin, les Allemands ont su au contraire profiter des travaux, du colonel Renard et ils nous ont dépassés de telle sorte que nous aurons bien du mal à les rejoindre. On se rendra compte des efforts à faire en étudiant, dans le remarquable rapport de M. Clémentel sur le budget de la Guerre,

les mesures proposées pour remédier à notre infériorité au point de vue des dirigeables. Mais, étant donnée la situation actuelle, il est bien probable que nous ne pourrons faire autre chose que suivre de plus ou moins loin nos adversaires.

Faut-il s'en inquiéter beaucoup? Je ne le crois pas. Les dirigeables sont, par leur essence même, des engins défectueux dont les défauts croissent à mesure qu'on veut augmenter leurs dimensions pour les améliorer.

Ils sont par suite destinés à disparaître, dans un avenir plus ou moins éloigné. Nous sommes cependant forcés d'en construire : 1° parce que les Allemands en construisent ; 2° parce que les aéroplanes ne semblent pas encore en état de les suppléer complètement; mais nous aurions tort de dépenser trop d'argent de ce côté.

Est-il du reste bien certain que les dirigeables allemands possèdent un pouvoir offensif aussi considérable qu'on veut bien nous le dire ? Sont-ils armés de canon à tir rapide et à longue portée, pouvant balayer la terre et les airs ? Les Allemands ont-ils mis au point les méthodes de tir à employer du haut de ces *dreadnoughts* aériens ? Je suis assez sceptique à cet égard. Je connais assez les Allemands pour savoir qu'ils ont certainement étudié, avec leur méthode ordinaire, toutes ces questions, mais il me paraît peu probable qu'ils les aient résolues. Ils sont certainement plus avancés que nous, qui ne paraissons avoir rien fait dans cette voie, mais ils ne doivent pas être arrivés encore à de grands résultats. Et puis à quoi peut servir le pouvoir offensif des dirigeables ?

Est-ce à attaquer les autres dirigeables ou les aéroplanes ? Ce serait assez mal employer ces engins que leur vitesse réduite met dans un état fâcheux d'infériorité par rapport aux aéroplanes.

Est-ce à attaquer les troupes, les fortifications, les magasins, les ouvrages d'art ?

En ce qui concerne les troupes et la fortification, ils sont incapables de rien faire de sérieux en raison de leur faible tonnage, sans compter qu'à vouloir jouer pareil rôle, ils seraient facilement détruits. Un grand dirigeable emportera à grand'peine l'approvisionnement d'une batterie de campagne avec une ou deux pièces. Que fera-t-il avec cela ? Un peu de bruit et pas de besogne sérieuse.

En ce qui concerne les magasins et les ouvrages d'art, il n'est pas impossible d'obtenir quelques résultats, mais il faudra chaque fois risquer un million ou un demi-million. Le jeu ne sera pas égal pour le dirigeable.

Au pis aller, ce qui peut se produire, c'est un certain affolement de la population urbaine. Mais une mitrailleuse, quatre hommes et un caporal, un bon gouverneur militaire, et il y en a, arrivera facilement à calmer les nerfs trop excités. Il en sera des dirigeables offensifs comme de tous les engins nouveaux peu sérieux, on en aura peur le premier jour, on en rira le lendemain.

Ayons donc des dirigeables aussi perfectionnés que possible, mais n'en ayons que le nombre strictement nécessaire. Essayons de les armer et surtout essayons d'apprendre à nous servir de leur armement, nos artilleurs ne demanderont pas mieux. On n'a qu'à leur en donner l'ordre.

### LES AÉROPLANES

Ce n'est point du côté des dirigeables qu'il faut conduire nos efforts, c'est presque exclusivement du côté des aéroplanes. C'est là surtout qu'il y a quelque chose à faire et c'est ainsi que nous pourrons reconquérir notre avance perdue ou tout au moins singulièrement compromise.

Nous avons deux tâches principales à remplir :

1° Nous mettre au niveau des Allemands au point de vue matériel ;

2° Prendre l'avance sur eux au point de vue de la construction des appareils.

Les Allemands ont opéré comme ils font toujours en pareil cas. Ils nous ont laissés faire joujou avec l'aéroplane, ils ont étudié ce que faisaient nos constructeurs puis, quand elle a vu qu'on pouvait tirer quelque chose des engins nouveaux, l'administration militaire allemande a choisi des types d'appareils, en a acheté en grand nombre et s'est mise à former des pilotes. Ces appareils sont peut-être médiocres, mais ils sont capables de rendre des services, et surtout ils ne sont pas d'une infinité de types différents, ce qui est le plus grave défaut que puisse présenter un engin de guerre. Les pilotes sont peut-être assez ordinaires, mais ils sont nombreux, et ils ont appris leur métier au point de vue militaire. Il n'y a peut-être pas de Bellenger parmi eux, mais ils sont dix contre Bellenger.

D'autre part, les chefs de l'armée allemande ont appris ou apprennent à se servir des aéroplanes, ce qui est encore plus difficile que de se les procurer. Si bien que nous risquons, en cas de guerre, de nous trouver en face d'une organisation méthodique, et d'un personnel bien dressé, sachant se servir d'appareils, peut-être médiocres, mais nombreux. C'est exactement ce qui s'est passé en 1866 et en 1870. Rien de transcendant, des troupes passables bien dressées, un matériel parfois inférieur, mais bien employé, une bonne préparation générale : cela suffit pour assurer la victoire sur des nations de *virtuoses*.

La première chose à faire serait donc d'organiser le service militaire d'aviation de nos corps d'armée, en commençant par les corps d'armée frontières. Cette organisation comprend d'une part : l'aviation d'artillerie pour laquelle on sait déjà, par les publications faites, qu'il existe une solution prête; d'autre part, l'aviation d'exploration, pour laquelle on ne paraît pas encore avoir arrêté de solution définitive.

Ce qu'il faudrait surtout éviter, c'est la recherche indéfinie du mieux, recherche qui peut se prolonger éternellement. Qu'on choisisse pour chaque genre de service un appareil et un seul, qu'on le construise et qu'on apprenne à tous à s'en servir en vue du combat. Cela fait, nous serons au niveau des Allemands, parce que nous les aurons imités dans ce qu'ils font de bien.

Mais cela, c'est la partie concrète de notre tâche ; il reste maintenant à accomplir l'autre partie, prendre l'avance sur nos adversaires.

Cette avance, en dehors du perfectionnement de l'instruction, nous pouvons la prendre en améliorant nos appareils et nous sommes mieux préparés à cela que tout autre pays.

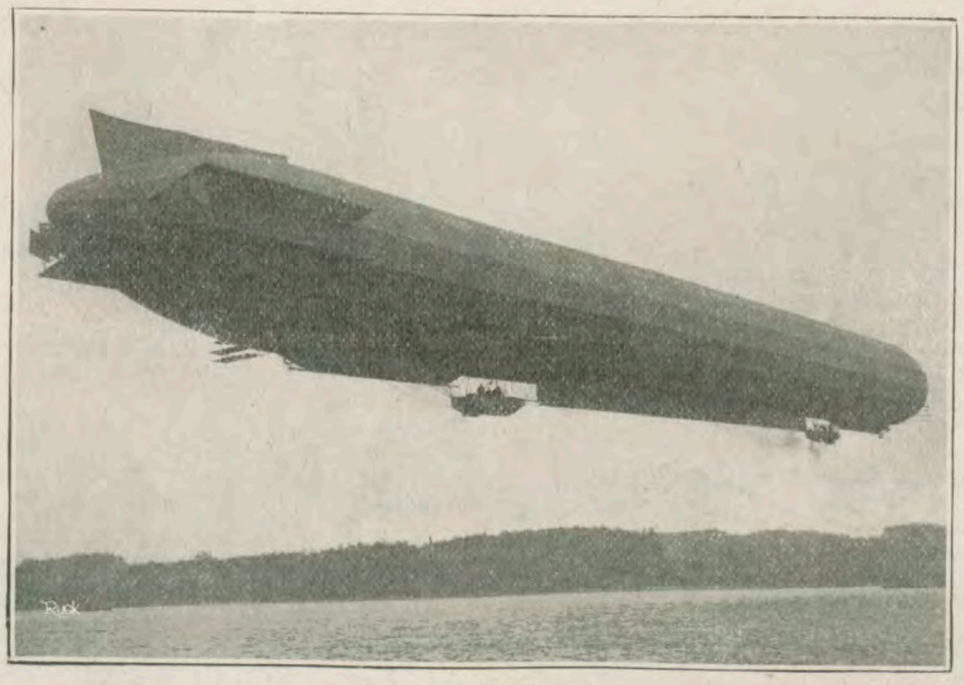
Les aéroplanes sont encore à l'heure actuelle, il serait puéril de le nier, des engins d'un maniement à la fois dangereux et peu sûr. Il faut remédier à leurs défauts et aux dangers qu'ils présentent. Ces défauts sont de deux espèces : ils ont trait, en dehors de la question de solidité, au manque de stabilité d'une part, à la difficulté d'atterrissage d'autre part. Il faut chercher par tous les moyens à améliorer la stabilité en l'air et pour cela, il faut pousser le plus possible l'étude des stabilisateurs existants, tout en stimulant les recherches des inventeurs. Les laboratoires déjà créés ou à créer, et surtout les laboratoires permettant d'expérimenter soit sur câble, soit sur une voie ferrée, les appareils existants ou proposés, rendront à ces divers points de vue de précieux services ; ils permettent de marcher un peu moins à l'aveuglette. Mais tout en cherchant la stabilité, tout en assurant la solidité, il faut aussi rendre les atterrissages plus aisés. Il semble que la solution de cette question se trouve dans la solution du problème du *Plus grand écart*.

Il faut arriver à faire varier la vitesse, c'est-à-dire vraisemblablement la surface des aéroplanes.

Ce problème ne paraissant pas appeler suffisamment l'attention des constructeurs, c'est à l'Etat d'en faire entreprendre l'étude. Il y a plus que jamais urgence.

### LES HYDRO-AÉROPLANES

Reste maintenant la question des hydro-aéroplanes. C'est là évidemment une question à étudier, mais elle n'est d'aucun intérêt au point de vue de la guerre continentale. Au point de vue de la guerre navale, l'hydro-aéroplane ne paraît pas encore d'un emploi pratique. Il lui faut une mer d'huile, aussi bien pour s'envoler que pur se poser, et encore plus pour stationner sur l'eau. Le problème de son embarquement et de son séjour à bord, celui de son départ du bord, sont loin d'être résolus. En un mot, pour l'hydro-aéroplane tout est à faire ou à peu près. Laissons les idoines comme les aviateurs Beaumont, Delage, etc... s'en occuper : ils sont mieux qualifiés pour cela que personne, et sauront nous donner, si la chose est possible, les appareils vraiment *marins*.



LE CUIRASSÉ DE L'AIR

*Un des dirigeables Zeppelin, évoluant aux environs de Metz, se dispose à faire des manœuvres d'altitude.*

### ORGANISATION ET CRÉDITS

Je ne dirai qu'un mot de ces questions qui demanderaient pour être traitées sérieusement un numéro entier de la *Vie au Grand Air* et je m'occuperai seulement d'une partie spéciale de l'aviation militaire, l'aviation d'artillerie, cela donnera une idée de la solution d'ensemble.

Il faudrait, pour assurer l'observation du tir dans l'artillerie, un aéroplane par groupe de trois batteries, aéroplane qui serait transporté dans une roulotte et marcherait constamment avec le groupe. Coût : vingt mille francs pour un petit monoplan genre Blériot, Nieuport ou autre avec sa roulotte. A raison de deux cents groupes d'artillerie, la dépense de matériel s'élèverait à quatre millions. Doublant largement cette somme pour tenir compte de l'outillage et des rechanges, nous voyons qu'une somme de dix millions sera suffisante.

L'aviation militaire n'est donc pas aussi chère qu'on voudrait nous le faire croire, et l'on trouverait facilement dans le budget des crédits de même valeur et d'une utilité singulièrement plus contestable.

COMMANDANT FERRUS.

### Le comte Henry de la Vaulx.

Le comte Henry de la Vaulx estime qu'il faut surtout porter nos efforts du côté des dirigeables qui sont non seulement de merveilleux instruments de reconnaissances, mais aussi de redoutables engins offensifs.

Les dirigeables militaires allemands peuvent avoir à leur bord, sans inconvénient pour eux ni surcharge excessive, des mitrailleuses dont le champ de tir permet de défendre à tous intrus aériens l'approche de leurs flancs et même de leur interdire toute attaque par la région supérieure, région que l'on pensait impossible à protéger.

Notez, que ces grands ballons ne sont pas gênés par les quelques dizaines de kilogrammes d'un appareil de télégraphie sans fil, permettant à l'équipage de rester à chaque instant en communication avec le chef qui les envoya en mission, soit pour recevoir ses ordres, soit pour lui transmettre au fur et à mesure les renseignements recueillis. Certains aéronats militaires allemands sont munis d'appareils de T. S. F. de 500 kilom. de portée. Les transmissions les plus lointaines obtenues en aéroplane, par des appareils forcément plus réduits et moins puissants, n'excèdent par une quarantaine de kilomètres et encore combien précaire en est le maniement.

En outre, le dirigeable est parfaitement apte aux voyages nocturnes. Ces voyages sont extrêmement difficiles en aéroplane, d'abord à cause de la vitesse indispensable de l'appareil qui ne permet pas de bien distinguer le sol, et aussi à cause de la quasi-impossibilité de descendre et de repartir sans dommage la nuit, si l'atterrissage vient à s'imposer. Par un phénomène digne de remarque, le dirigeable qui rôde dans les ombres nocturnes est très difficilement aperçu, à peine deviné par les observateurs terrestres, alors que son équipage au contraire distingue avec une netteté très suffisante ce qui se passe ou ce qui existe sur le sol.

Ne cédons point par conséquent, à la pression des idées préconçues. Développons notre flotte d'aéroplanes dont les qualités merveilleuses augmenteront d'effet à raison même de leur nombre. Mais ne sacrifions point à la légère l'aéronat perfectible lui aussi, dont les services militaires, complémentaires de ceux de nos plus lourds que l'air, peuvent apporter à nos armes un appui extrêmement précieux, appui que les circonstances peuvent rendre indispensable et décisif.

### Jules Védrines.

Le recordman du monde de la vitesse en aéroplane, qui s'embarque cette semaine pour l'Amérique afin de défendre nos couleurs dans la Coupe Gordon-Bennett, estime au contraire que, dans une guerre aérienne, les dirigeables ne pourraient jouer aucun rôle.

Ce qu'il nous faut en France, ce sont des appareils rapides, planant bien, susceptibles de prendre rapidement de la hauteur et avec cela nous n'avons personne à craindre. Des dirigeables comme les Zeppelin, même avec leur artillerie puissante ne pourraient rien en temps de guerre contre les monoplans fendant l'air à 150 kilomètres ; encore faudrait-il admettre que ces dirigeables puissent sortir de leur hangar pour jouer un rôle offensif. Vous pensez bien que le jour de la déclaration de la guerre nous n'aurions rien de plus pressé, nous autres pilotes, que d'aller lancer des projectiles sur les hangars de ces mastodontes de l'air — ils offrent une cible assez volumineuse pour que l'on soit certain de les faire sauter.

Je ne crois pas utile pour le moment d'armer les aéroplanes de mitrailleuses, les bombes sont encore ce qu'il y a de préférable pour faire sauter un pont ou une voie de chemin de fer, d'autant plus que l'emploi d'une mitrailleuse nécessiterait forcément la présence d'un servant.

Ce qu'il nous faut en France, pour imposer notre domination aérienne, c'est un corps de deux mille pilotes doté chacun d'appareils très rapides et vous verrez le travail accompli quand le moment sera venu de les employer.

JULES VÉDRINES.

Par les réponses qu'ils viennent de lire, nos lecteurs ont pu voir que la question était grave. C'est au Gouvernement à le comprendre et à savoir agir. Nous avons les hommes, nous avons les appareils, nous devons donc reprendre notre situation prépondérante dans l'empire de l'air.

*FRANÇOIS TOCHÉ.*

### UN CHRONOMÈTRE DE 500 FRANCS POUR 13 FRANCS !

*Nos lecteurs ont trouvé dans le dernier numéro de la* Vie au Grand Air *le règlement complet du Grand Concours de Jeffries.*

*Nous rappelons que ce Concours est ouvert à tous. Afin de permettre à nos lecteurs de l'étranger d'envoyer leurs solutions, nous avons retardé jusqu'au 17 septembre à minuit, la clôture de ce Concours.*

*Nous tenons à la disposition des personnes qui voudraient prendre part à cette amusante épreuve sportive, dotée de 2.000 francs de prix, le ou les numéros qui pourraient leur manquer dans la série au prix de 0,50 centimes l'un.*

*Nous tenons également à leur disposition la série complète des 25 numéros, plus le numéro contenant la feuille de réponse, pour 13 francs.*

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie DOIVENT CONSIDÉRER

EXCELSIOR

COMME LEUR JOURNAL QUOTIDIEN

Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris

*Le Gérant :* CHARLES GUYOT.

Imp. de *La Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. MOTTI, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.